



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

FACULTADE DE CIENCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA APLICADA I

UNÀ MODERNIZACIÓN INCONCLUSA. ESTRUCTURA Y
TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS DE UNA CIUDAD
ESPAÑOLA DE TIPO MEDIO. A CORUÑA, 1914-1935

Tesis Doctoral dirigida por:

Dr. Alberte Martínez López

Profesor Titular de Historia e Instituciones Económicas, Departamento de
Economía Aplicada I

Presentada por:

Jesús Mirás Araujo

Julio 2004



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

**FACULTADE DE CIENCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA APLICADA I**

**UNA MODERNIZACIÓN INCONCLUSA. ESTRUCTURA Y
TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS DE UNA CIUDAD
ESPAÑOLA DE TIPO MEDIO. A CORUÑA, 1914-1935**

Tesis Doctoral dirigida por:

Dr. Alberte Martínez López

**Profesor Titular de Historia e Instituciones Económicas. Departamento de
Economía Aplicada I**

Presentada por:

Jesús Mirás Araujo

Julio 2004

Índice

ÍNDICE GENERAL

1. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	13
1.1. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO.....	29
2. FUENTES ESTADÍSTICAS PARA EL ESTUDIO DE LA ECONOMÍA DE A CORUÑA ..	36
2.1. LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL Y DE COMERCIO.....	36
2.1.1. <i>El origen de la contribución industrial y de comercio.....</i>	<i>36</i>
2.1.2. <i>La contribución industrial durante el primer tercio del siglo XX.....</i>	<i>43</i>
2.1.3. <i>La contribución industrial como indicador en los estudios de historia económica.....</i>	<i>48</i>
3. LA NEUTRALIDAD DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y SUS EFECTOS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE A CORUÑA.....	62
3.1. LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA GLOBAL	62
3.2. EL COMPORTAMIENTO DE LA POBLACIÓN CORUÑESA DURANTE LAS DOS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX.....	70
3.3. LA INFLUENCIA DE LA GUERRA EN EL DETERIORO DE LA SITUACIÓN SOCIAL EN LA CIUDAD.....	87
3.4. LAS ACTIVIDADES COMERCIALES	95
3.4.1. <i>El peso de las actividades comerciales</i>	<i>97</i>
3.4.2. <i>Las actividades comerciales en A Coruña durante la Primera Guerra Mundial</i>	<i>105</i>
3.4.3. <i>Estructura de las actividades comerciales coruñesas.....</i>	<i>126</i>
3.4.4. <i>La primacía de las actividades minoristas.....</i>	<i>137</i>
3.5. EL SECTOR SERVICIOS	140
3.5.1. <i>Análisis de las actividades de servicios y factores caracterizadores.....</i>	<i>146</i>
3.5.2. <i>La crítica evolución de algunas actividades de servicios durante la guerra europea.....</i>	<i>152</i>
3.5.3. <i>Estructura interna de las actividades de servicios de A Coruña</i>	<i>155</i>
3.5.4. <i>Distribución espacial y localización del sector terciario.....</i>	<i>174</i>
3.6. INDUSTRIA SIN INDUSTRIALIZACIÓN. EL IRREGULAR CRECIMIENTO DEL SECTOR EN A CORUÑA DURANTE LA GUERRA.....	189
3.6.1. <i>El impacto de la guerra mundial en la industria coruñesa.....</i>	<i>191</i>
3.6.2. <i>Las principales actividades industriales y estructura del sector</i>	<i>193</i>
3.6.3. <i>Localización de la industria.....</i>	<i>223</i>
3.7. LAS ACTIVIDADES ARTESANALES.....	232
3.7.1. <i>Las principales actividades artesanales. Su evolución y comportamiento</i>	<i>236</i>
4. EL DIFÍCIL REAJUSTE DEL CICLO ECONÓMICO EN UN ENTORNO DE POSGUERRA, 1919-1922	243

4.1.	EL INESTABLE MARCO DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA GLOBAL	243
4.2.	UNA CIUDAD EN TRÁNSITO HACIA LA MODERNIZACIÓN DEMOGRÁFICA	247
4.3.	EL SECTOR COMERCIAL Y LA RECUPERACIÓN DE LAS TENDENCIAS PREBÉLICAS	251
4.3.1.	<i>Las actividades comerciales recuperan lentamente el pulso</i>	<i>251</i>
4.3.2.	<i>Una estructura comercial sin alteraciones significativas</i>	<i>260</i>
4.4.	LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS	265
4.4.1.	<i>Los servicios urbanos, los más favorecidos por el final del ciclo bélico</i>	<i>265</i>
4.5.	EL RETORNO A LA NORMALIDAD DE LA INDUSTRIA DE A CORUÑA TRAS LAS PERTURBACIONES DE LA GUERRA MUNDIAL	274
4.5.1.	<i>La heterogeneidad del comportamiento sectorial</i>	<i>275</i>
5.	LA “PAZ SOCIAL” DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA Y LAS TRANSFORMACIONES DEL CICLO ECONÓMICO, 1923-1930	284
5.1.	LA ECONOMÍA DE A CORUÑA SE ADENTRA POR UNA SENDA DE CRECIMIENTO SOSTENIDO.....	284
5.2.	LA CULMINACIÓN DE LA MODERNIDAD DEMOGRÁFICA. EL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE A CORUÑA EN LÍNEA CON EL PROCESO DE URBANIZACIÓN ESPAÑOL DE LOS AÑOS VEINTE.....	300
5.3.	EL HETEROGÉNEO CRECIMIENTO DE LA FUNCIÓN COMERCIAL	310
5.3.1.	<i>El avance del comercio sin modificaciones significativas en su estructura organizativa</i>	<i>310</i>
5.3.2.	<i>La dicotomía de las actividades comerciales</i>	<i>316</i>
5.4.	LOS SERVICIOS EXPANDEN DE MANERA CRECIENTE SU PROTAGONISMO EN LA ECONOMÍA DE LA CIUDAD	330
5.4.1.	<i>Factores diferenciales que explican el desarrollo de la función terciaria urbana durante los años veinte</i>	<i>330</i>
5.4.2.	<i>El crecimiento de las funciones tradicionales y la expansión de los servicios modernos</i>	<i>335</i>
5.5.	EL SECTOR INDUSTRIAL CONTINUÓ SU CRECIMIENTO, AUNQUE SE DESACELERA EL IMPULSO INDUSTRIALIZADOR DECIMONÓNICO	375
5.5.1.	<i>Las principales actividades industriales y su significación en la economía urbana</i>	<i>383</i>
6.	EL IMPACTO DE LA CRISIS INTERNACIONAL EN LA SEGUNDA REPÚBLICA ESPAÑOLA. SU INCIDENCIA EN A CORUÑA, 1931-1936.....	403
6.1.	LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA GLOBAL INTERNACIONAL Y NACIONAL	403
6.2.	LA COYUNTURA ECONÓMICA EN LA CIUDAD DE A CORUÑA.....	415
6.3.	UNA POBLACIÓN AFECTADA POR LOS EFECTOS DE LA CRISIS ECONÓMICA.....	426
6.4.	EL SECTOR COMERCIAL Y SU CRECIMIENTO COMPARATIVO EN RELACIÓN CON LOS DEMÁS SECTORES	438
6.4.1.	<i>Estructura de las actividades comerciales</i>	<i>439</i>
6.4.2.	<i>Las actividades minoristas sobreviven en un difícil entorno</i>	<i>447</i>
6.5.	EL SECTOR SERVICIOS Y EL FUERTE IMPACTO DE LA CRISIS DE LOS NEGOCIOS MARÍTIMOS.....	449

6.5.1. <i>El crecimiento de A Coruña y las transformaciones en las pautas de localización del sector terciario</i>	463
6.6. LA CRISIS INDUSTRIAL NACIONAL E INTERNACIONAL DEJA SU HUELLA EN UN SECTOR INSUFICIENTE ASENTADO EN LA CIUDAD	473
6.6.1. <i>Los problemas de contracción de la demanda dominan el panorama interindustrial coruñés</i> 479	
6.6.2. <i>La industria se desliza tímidamente hacia los primeros patrones de localización modernos</i> 502	
7. CONCLUSIONES	508
8. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	521
8.1. FUENTES DE ARCHIVO	521
8.2. FUENTES IMPRESAS Y BIBLIOGRAFÍA	525

**Índice de gráficos,
ilustraciones y cuadros**

Índice de gráficos

Gráfico 1. Número de sociedades constituidas en las provincias gallegas, 1910-1936	67
Gráfico 2. Capital nominal de las sociedades constituidas en las provincias gallegas, 1910-1936	68
Gráfico 3. Capital medio nominal de las sociedades constituidas en las provincias gallegas, 1910-1936	68
Gráfico 4. Evolución de los factores del crecimiento vegetativo en la ciudad de A Coruña durante el primer tercio del siglo XX	78
Gráfico 5. Tráfico mercantil a través del puerto de A Coruña, 1904-1936 (tms)	109
Gráfico 6. Tráfico de bahía, cabotaje y exterior en el puerto de A Coruña. Descarga, 1916-1936 (tms)	112
Gráfico 7. Movimiento de mercancías en la estación de ferrocarril de A Coruña, 1901-1930 (tms)	115
Gráfico 8. Tráfico de bahía, cabotaje y exterior en el puerto de A Coruña. Embarque, 1916-1936 (tms)	116
Gráfico 9. Distribución sectorial del total de mercancías embarcadas por el puerto de A Coruña, 1916- 1936 (tms)	117
Gráfico 10. Distribución sectorial del total de mercancías descargadas en el puerto de A Coruña, 1916- 1936 (tms)	117
Gráfico 11. Distribución sectorial del tráfico total registrado por el puerto de A Coruña, 1916-1936 (tms)	118
Gráfico 12. Volumen de las capturas de pesca en A Coruña y Vigo, 1910-1936 (tms)	123
Gráfico 13. Valor de la pesca capturada en A Coruña y Vigo, 1910-1936 (en pesetas constantes de 1913)	123
Gráfico 14. Participación de los puertos de A Coruña y Vigo en el total pesquero español	124
Gráfico 15. Evolución del número de pasajeros en tránsito por el puerto de A Coruña, 1900-1936	147
Gráfico 16. Porcentaje de descargas respecto al total del tráfico mercantil del puerto de A Coruña, 1904- 1936	268
Gráfico 17. Fluctuaciones en las capturas de las especies pelágicas y demersales más importantes, 1921- 1939 (tonelaje)	298
Gráfico 18. Beneficios obtenidos por los principales bancos gallegos entre 1900 y 1935	364
Gráfico 19. Activo patrimonial y recursos propios básicos de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de La Coruña entre 1900 y 1936 (pts corrientes)	370
Gráfico 20. Cartera de valores e inversiones crediticias de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de La Coruña entre 1900 y 1936 (pts corrientes)	371
Gráfico 21. Número total de buques en tránsito y tonelaje bruto registrado en el puerto de A Coruña, 1922-1936	417
Gráfico 22. Tráfico comparado de pasajeros en tránsito a través de los puertos de A Coruña y Vigo, 1918-1936	452

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Evolución histórica del plano de la ciudad de A Coruña	178
Ilustración 2. Localización de las actividades económicas en A Coruña en el año 1914 (número de empresas).....	181
Ilustración 3. Localización de los servicios en A Coruña en el año 1914 (número de empresas)	182
Ilustración 4. Localización del comercio en A Coruña en el año 1914 (número de empresas)	183
Ilustración 5. Localización de la industria en A Coruña en el año 1914 (número de empresas)	225
Ilustración 6. Localización de las actividades económicas en A Coruña en el año 1935 (número de empresas).....	467
Ilustración 7. Localización de los servicios en A Coruña en el año 1935 (número de empresas)	469
Ilustración 8. Localización del comercio en A Coruña en el año 1935 (número de empresas)	470
Ilustración 9. Localización de la industria en A Coruña en el año 1935 (número de empresas)	503

Índice de cuadros

Cuadro 1. Población de hecho, extensión superficial y densidad por km ² de A Coruña durante el primer tercio del siglo XX.....	71
Cuadro 2. Evolución de la población de las principales ciudades de Galicia durante el primer tercio del siglo XX	72
Cuadro 3. Crecimiento vegetativo, crecimiento absoluto y saldo migratorio en A Coruña, 1900-1940....	73
Cuadro 4. Nivel de actividad de la población de A Coruña, 1900-1940 (porcentaje)	80
Cuadro 5. Distribución de la población de A Coruña por sectores económicos, 1900-1940 (porcentaje) ..	81
Cuadro 6. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1900, por sexo y por grupos de edades (porcentajes).....	82
Cuadro 7. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1910, por sexo y por grupos de edades (porcentajes).....	85
Cuadro 8. Precios de los artículos de primera necesidad en A Coruña capital, 1909-1915 (índice 1909 = 100).....	87
Cuadro 9. Estimación de los jornales percibidos por la población obrera en las provincias de la 4ª región	89
Cuadro 10. Distribución de las principales actividades económicas de A Coruña, respecto al total de la población activa en el año 1910	103
Cuadro 11. Distribución sectorial de las cuotas de la contribución industrial, 1914-1935 (en miles de	

pesetas corrientes)	104
Cuadro 12. Distribución de las actividades económicas en A Coruña, en función del número de contribuyentes matriculados, 1914-1935.....	104
Cuadro 13. Distribución de las actividades económicas según su peso en el total de contribuyentes de cada año, 1914-1935 (en porcentaje).....	104
Cuadro 14. Distribución de las actividades económicas según su peso en el total de las cuotas de cada año, 1914-1935 (en porcentaje).....	104
Cuadro 15. Incremento de los fletes de vapores con origen en los puertos ingleses con destino a los principales puertos españoles, 1910-1916, en chelines y peniques	111
Cuadro 16. Posición de A Coruña en el ranking del tráfico de cabotaje, 1891-1920	114
Cuadro 17. Principales mercancías del tráfico portuario total, 1916-1940 (porcentaje sobre tonelaje)...	120
Cuadro 18. Principales mercancías del comercio total de cabotaje, 1916-1935 (porcentaje sobre tonelaje)	120
Cuadro 19. Distribución de las actividades comerciales según el número de contribuyentes, 1914-1935	128
Cuadro 20. Distribución de las actividades comerciales según cuotas, 1914-1935 (en miles de pesetas corrientes).....	128
Cuadro 21. Distribución de las actividades comerciales en porcentaje sobre el número de contribuyentes, 1914-1935.....	129
Cuadro 22. Distribución de las actividades comerciales en porcentaje sobre el total de cuotas, 1914-1935	129
Cuadro 23. Comercio mayorista frente a Comercio minorista, 1914-1935 (número total de contribuyentes y porcentaje respecto al total de comerciantes)	138
Cuadro 24. Comercio mayorista frente a Comercio minorista, 1914-1935 (total de cuotas y porcentaje respecto al total de las cuotas de los comerciantes).....	138
Cuadro 25. <i>Hinterland</i> de los puertos de A Coruña y de Vigo	148
Cuadro 26. Distribución de los servicios según el número de contribuyentes, 1914-1935	155
Cuadro 27. Distribución de los servicios según cuotas de contribución industrial (en miles de pesetas corrientes), 1914-1935.....	156
Cuadro 28. Distribución de los servicios en porcentaje sobre el número de contribuyentes, 1914-1935	156
Cuadro 29. Distribución de los servicios en porcentaje sobre el total de cuotas de contribución industrial, 1914-1935.....	156
Cuadro 30. Principales estimaciones de las remesas de capital procedentes de América, circa. 1850-1930	165
Cuadro 31. Distribución del sector industrial coruñés según las cuotas de la contribución industrial, 1914-1935.....	194
Cuadro 32. Distribución del sector industrial coruñés (en porcentaje sobre cuotas), 1914-1935.....	194

Cuadro 33. Distribución del sector industrial coruñés (en número de contribuyentes), 1914-1935	195
Cuadro 34. Distribución del sector industrial coruñés (en porcentaje sobre contribuyentes), 1914-1935	195
Cuadro 35. Industrias fabriles y talleres existentes en la provincia de A Coruña en 1913	196
Cuadro 36. Número total de artesanos en A Coruña, 1914-1935	238
Cuadro 37. Cuotas satisfechas por los artesanos de A Coruña, 1914-1935	238
Cuadro 38. Porcentaje de participación de cada subsector sobre el total de artesanos de A Coruña, 1914-1935	239
Cuadro 39. Porcentaje de participación de las cuotas de cada grupo de artesanos sobre el total del sector, 1914-1935	239
Cuadro 40. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1920, por sexo y por grupos de edades (porcentajes)	248
Cuadro 41. Número de cigarreras y producción de la Fábrica de Tabacos de A Coruña, 1914-1935	278
Cuadro 42. Beneficios y rentabilidad sobre capital social obtenidos por las empresas de suministro eléctrico domiciliadas en A Coruña, 1919-1922	280
Cuadro 43. Número y tonelaje de las embarcaciones dedicadas a la pesca en los principales puertos peninsulares en el año 1927	292
Cuadro 44. Medias quinquenales de las especies más importantes (porcentaje que representan sobre el peso total de peces descargados cada año)	297
Cuadro 45. Salos migratorios en las capitales de provincia españolas, 1901-1930	301
Cuadro 46. Salos migratorios, por partidos judiciales, en la provincia de A Coruña, 1901-1940	302
Cuadro 47. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1930 (hombres, en porcentajes)	307
Cuadro 48. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1930 (mujeres y total de ambos sexos, en porcentajes)	307
Cuadro 49. Procedencia y destino del tráfico de carbón en el puerto de A Coruña (Tms)	317
Cuadro 50. Consignatarios y agentes existentes en A Coruña durante el primer tercio del siglo XX	336
Cuadro 51. Beneficios de algunas de las principales casas consignatarios de A Coruña, 1923-1931	338
Cuadro 52. Principales consignatarios existentes en A Coruña en 1921	339
Cuadro 53. Recursos totales de la Banca Narciso Obanza (miles de pts corrientes)	354
Cuadro 54. Salos totales y estructura inversora de la Banca Narciso Obanza (miles de pts corrientes y porcentaje)	355
Cuadro 55. Recursos Totales del Banco de La Coruña (miles de pts corrientes)	359
Cuadro 56. Red operativa del Banco de La Coruña, 1918-1935	360
Cuadro 57. Sucursales bancarias en Galicia, a principios de los años veinte	361
Cuadro 58. Salos de inversión y estructura inversora del Banco de La Coruña (miles pts corrientes y porcentajes)	362

Cuadro 59. Beneficios, coeficientes de explotación, dividendos activos y rentabilidad del Banco de La Coruña (miles de pts corrientes y porcentaje)	362
Cuadro 60. Red operativa del Banco Pastor, 1920-1935	366
Cuadro 61. Determinación de los Recursos Totales del Banco Pastor, 1920-1935 (miles pts corrientes)	367
Cuadro 62. Determinación de los saldos totales y de la estructura inversora del Banco Pastor, 1920-1935 (miles pts corrientes y porcentajes)	369
Cuadro 63. Entidades de seguros existentes en A Coruña en 1921, con indicación de sus agentes, delegados y representantes	372
Cuadro 64. Total de la tarifa 3ª de la contribución industrial en las provincias gallegas y en España, 1928	383
Cuadro 65. Beneficios y rentabilidad sobre el capital social obtenidos por las empresas de suministro eléctrico domiciliadas en A Coruña, 1923-1930	399
Cuadro 66. Movimiento total de mercancías y buques en los principales puertos españoles, 1929-1939 (índice 1929 = 100)	417
Cuadro 67. Movimiento mercantil exterior y de cabotaje en los principales puertos españoles, 1930-1939 (índice 1930 = 100)	420
Cuadro 68. Coste de las operaciones comparadas de los puertos de A Coruña y Norte de España.....	421
Cuadro 69. Beneficios obtenidos por varios armadores y navieros de A Coruña (1930-1936).....	424
Cuadro 70. Distribución por sectores económicos de las capitales de provincia españolas en el año 1900, ordenadas por su posición en el ranking de los sectores primario, secundario y terciario (en porcentaje)	434
Cuadro 71. Distribución por sectores económicos de las capitales de provincia españolas en el año 1930, ordenadas por su posición en el ranking de los sectores primario, secundario y terciario (en porcentaje)	435
Cuadro 72. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1940 (hombres, en porcentajes)	436
Cuadro 73. Principales actividades socioprofesionales en A Coruña en el año 1940 (mujeres y total de ambos sexos, en porcentajes)	436
Cuadro 74. Distribución de las principales actividades económicas de A Coruña, respecto al total de la población activa en el año 1930	439
Cuadro 75. Resultados de algunas de las empresas del ramo de la alimentación de A Coruña, 1931-1935	440
Cuadro 76. Resultados de algunas de las empresas del ramo textil de A Coruña, 1931-1935.....	441
Cuadro 77. Resultados de algunas de las principales empresas del ramo de la ferretería y la automoción de A Coruña, 1931-35	445
Cuadro 78. Resultados de algunas de las principales empresas de consignación y tránsitos en A Coruña,	

1931-35.....	454
Cuadro 79. Resultados de algunas de las principales empresas del sector de la alimentación en A Coruña, 1931-35.....	482
Cuadro 80. Resultados de las principales empresas textiles de A Coruña, 1931-35.....	489
Cuadro 81. Resultados de algunas de las principales empresas metalúrgicas de A Coruña, 1931-35	491
Cuadro 82. Resultados de algunas de las sociedades de papel y artes gráficas de A Coruña, 1931-1935	497
Cuadro 83. Resultados de las sociedades eléctricas domiciliadas en A Coruña, 1931-1935	498

1. Objetivos y metodología

1. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

La historia urbana es una disciplina que ha venido gozando de una notoria vitalidad a nivel internacional durante los últimos años, gracias a la creciente proliferación de investigadores y centros de investigación, publicaciones, conferencias, docencia, etc. Esta circunstancia se repite en aquellos países en donde los estudios urbanos históricos han mostrado un mayor dinamismo, es decir, en el Reino Unido y los Estados Unidos, pero también en la Europa continental¹, o en continentes con una tradición urbana más reciente². El abanico de líneas y de métodos de investigación se ha expandido desde los años ochenta y noventa³, dando lugar a un panorama optimista en los primeros años del siglo XXI.

La literatura sobre la historia de las ciudades en España ha seguido un rumbo marcado por la irregularidad. Una revisión de la reciente historiografía urbana en nuestro país no resulta una tarea sencilla, debido a la relativa escasez de publicaciones sobre el “estado de la disciplina”⁴. Los estudios de historia urbana se iniciaron aproximadamente en los años anteriores a la Guerra Civil, aunque de una manera todavía muy fragmentaria (Bonet, 1989b: 41). No sería hasta mediados de los años setenta y principios de los ochenta cuando se desarrollaron los primeros intentos serios de análisis con una metodología propia y diferenciada⁵.

Sin embargo, el interés hacia el estudio de las ciudades en general, y hacia esta

¹ Ebner (1981, 1987), Cannadine (1982), Walton (1988), Rodger (1992, 1993, 1996), Blumin (1994), Chudacoff (1994), Abbott (1995), Shaw y Coles (1995), Jansen (1996, 2001), Tilly (1996), Tilly y Stave (1998), Tittler (1998), Smith, Townsend y Verdier (2003).

² Bloomfield (1983), Walter (1990), Frost (1995), Backouche *et al.* (1997), Armus y Lear (1998), Sowell (1998), Shi (2000), Derham (2001), Brown (2003).

³ Checkland (1983), Mohl (1983, 1986, 1994), Brownell (1984), Engeli y Matzerath (1989), Haynes y Clark (1991), Lees (1994).

⁴ Bonet (1989a, 1991), Monclús (1992), Monclús (1993), Oyón (1993), Amelang (1996), de Terán (1996), *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* (1996).

⁵ De Terán (1989; 1996: 87), Monclús (1992, 1995), Oyón (1993: 37). En 1979 la Universidad Complutense publicaba un volumen correspondiente al *Primer Simposio de Urbanismo e Historia urbana*, celebrado en Madrid del 22 al 26 de septiembre de 1978, en el que se señalaba la importancia creciente del estudio del hecho urbano en sus distintos aspectos. Este ha sido considerado usualmente uno de los puntos de ruptura en la historia urbana española. *Revista de la Universidad Complutense*, vol. XXVIII, nº 115, Madrid,

disciplina en particular ha experimentado un considerable crecimiento en fechas recientes, con progresos especialmente sobresalientes durante los años noventa⁶, generando así un amplio abanico de publicaciones que ha permitido recabar un creciente volumen de información sobre las ciudades españolas contemporáneas (Guàrdia, Monclús y Oyón, 1994).

La progresiva aceleración acaecida desde los años noventa se contextualiza dentro la paulatina configuración de la historia urbana a nivel internacional como “un campo de confluencia de orientaciones disciplinares diversas” (Guàrdia, Monclús y Oyón, 1994: xiii). El creciente volumen de investigadores, monografías, centros de investigación, conferencias, revistas, etc., representa un resurgimiento de la historia urbana española, con una creciente diversidad de temas y métodos (Claverol y Vilagrasa, 1989). Sin embargo, la historiografía española todavía no ha cobrado carta de naturaleza propia (Monclús, 1993: 115), hallándose aun escasamente estructurada. La disciplina no ha desarrollado una metodología propia (Bonet, 1987), encontrándose dominada por contribuciones dispersas e individuales⁷, y por la excesiva presencia de monografías urbanas, sin formulaciones teóricas globales⁸. Según Beascoechea y Novo (2002: 8), los desarrollos posteriores a aquel impulso inaugurado en los primeros años noventa parecen haberse desacelerado. Además, a pesar de que las tendencias dentro de la historia urbana en el mundo desarrollado transitan en la línea de una metodología comparativa (Rodger, 1992, 1993; Piñón, 1993; Guàrdia, Monclús y Oyón, 1994: xiii),

1979.

⁶ Claverol y Vilagrasa (1989), *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, nº 28, 1996, Núñez (2001: 252). En la revista *Ciudad y Territorio* se incluye, en las páginas 271-283, una “Bibliografía seleccionada sobre siglo y medio de urbanismo en España”.

⁷ Walton (2003: 252), en la línea de las “biografías urbanas”, de creciente presencia en la literatura desde mediados de los años setenta, aunque caracterizadas por una mayor seriedad académica, tal y como defendía el fundador de la historia urbana moderna, H.J. Dyos, a mediados de esa década (Reeder, 1998).

⁸ Paralelamente, la historia local (una disciplina de larga tradición en países como Gran Bretaña) se desarrolló también en España, aunque “ha venido siendo la pariente pobre de la investigación histórica de rango académico”, en buena medida debido a las circunstancias históricas imperantes en nuestro país tras la Guerra Civil, “que empujaban a la consideración del conjunto nacional-estatal como un objeto de estudio válido para cualquier período histórico” (Valdeón, 1991: 40).

este camino aun no ha sido suficientemente hollado en España⁹.

Una de las carencias más graves, a mi juicio, en la aproximación histórica al estudio de las ciudades en encuentra en la historia económica, que tradicionalmente ha prestado una escasa atención comparada a la ciudad como una categoría analítica específica. A pesar de que se han publicado investigaciones que examinan el desarrollo urbano a escala global (Reher, 1994; Gelabert, 1995; del Val, 1997; Núñez, 2001), los estudios “de caso” individuales de carácter comparativo y contextualizado han sido menos comunes. Además, los análisis sobre el período moderno y sobre el siglo XIX han predominado sobre el resto, y, además, la investigación se ha concentrado en las áreas más desarrolladas del país¹⁰. La combinación de estos elementos dificulta el hallazgo de referentes comparativos para el estudio que aquí se plantea.

Sin embargo, recientemente, la economía ha encontrado por fin un espacio del que hasta entonces había carecido en las modernas investigaciones de historia urbana. La complejidad preside este tipo de enfoques, ya que los estudios deben abordarse en estrecha relación con el desarrollo de la vida urbana, “porque la economía explica la estructura y la trayectoria de la ciudad o porque el marco urbano es completamente inseparable de la fortuna de la actividad económica en cuestión”¹¹.

Por su parte, la historiografía urbana en Galicia es muy escasa e insuficiente, carencia que se explica fundamentalmente por la tradicionalmente débil urbanización de este espacio. Las aportaciones más profusas han provenido de los geógrafos y de los arquitectos, en tanto que la presencia de los historiadores ha sido limitada, al estar éstos volcados principalmente en la componente agraria de la historia regional.

⁹ Monclús (1992: 7; 1993: 115). A nivel internacional se ha producido una renovación conceptual y metodológica dentro de la historia urbana. Sin embargo, esto ha conducido a una profusión de monografías sobre ciudades dentro de cada marco nacional, sin un desarrollo paralelo de aproximaciones internacionales ni de análisis que aborden los procesos modernos y contemporáneos de manera global (Guàrdia, Monclús y Oyón, 1994: xii).

¹⁰ Para una reciente revisión historiográfica sobre la historia urbana moderna española, Walton (2003).

¹¹ Martínez Shaw (1995: 12). Díez Cano (1996), sin embargo, estima que donde se aprecian mayores deficiencias en la historiografía urbana española es en los enfoques culturales y políticos.

El trabajo que se desarrolla a lo largo de las páginas que siguen pretende analizar determinados aspectos de la economía de la ciudad de A Coruña durante un período que la historiografía española y gallega han señalado como clave, y que lo habría sido en mayor medida de no haber mediado las circunstancias que condujeron a la Guerra Civil y al posterior período de involución democrática que supuso el Franquismo. El propósito inicial del estudio es enmarcar a la economía de A Coruña dentro de las tendencias de la economía española y del sistema de ciudades nacional, a pesar de que resulta extremadamente complicado establecer una comparación adecuada, dado que las fuentes y enfoques empleados en los estudios difieren sustancialmente, motivo por el cual sólo es posible comparar tendencias evolutivas.

El período cronológico en el que se encuadra la tesis, comúnmente conocido como etapa de entreguerras, fue una etapa especialmente convulsa para la economía internacional. La Primera Guerra Mundial generó una profunda ruptura, que permite desgajar la historia contemporánea en un antes y un después de 1914. Las dislocaciones causadas por el conflicto transformaron radicalmente la economía, la política y la sociedad mundiales, con unos efectos especialmente perceptibles en Europa, aunque el conjunto de la economía del planeta no pudo mantenerse al margen de los trastornos. Posteriormente, los años veinte fueron testigo del surgimiento de movimientos políticos totalitarios, a los que España no fue ajena, y que nacieron y se desarrollaron en un contexto de inestabilidad, en donde el crecimiento macroeconómico parece haber constituido una ilusión que ocultaba deficiencias y fallos de amplio alcance en el sistema capitalista. Las esperanzas de una recuperación sostenida se quebraron pronto, ya que la posterior depresión de los años treinta convulsionó los cimientos del sistema.

Con este escenario como fondo, existe un consenso ampliamente admitido en reconocer que, aun con sus carencias, deficiencias, limitaciones, lentitudes, etc., el primer tercio del siglo XX supuso para la economía española un período de crecimiento, tal vez insuficiente como para permitir una comparación en plano de igualdad con el entorno occidental más desarrollado. Pero, como han señalado numerosos autores, crecimiento al fin y al cabo.

A nivel regional, la historiografía gallega ha acometido durante los últimos años un decidido esfuerzo para superar la tradicional visión ruralista de nuestra sociedad, prestando una atención especial a otros aspectos de su economía (Villares, 1996b; Carmona, 2001b). Las investigaciones desarrolladas a lo largo de los últimos años sobre la economía de Galicia han permitido caracterizar a este período como el del inicio de las transformaciones que habrían de conducir al extremo noroccidental del país por el camino de la modernización.

La economía de la ciudad de A Coruña, por su parte, no puede analizarse independientemente de los acontecimientos socioeconómicos y políticos que marcaron esta etapa, tanto a nivel internacional como nacional. La elección de A Coruña parte de su posición como principal ciudad gallega de la época objeto de análisis. Sin embargo, en el caso de la economía coruñesa, existe una notoria carencia de investigaciones que analicen con rigor la época contemporánea y en particular el período anterior a la Guerra Civil. Las “historias” de la ciudad han provenido de diferentes sustentos disciplinarios. Algunas han sido meramente generalistas¹², otras políticas o sociales¹³, aunque han dominado claramente la tradición geográfica¹⁴, sobradamente asentada en la Universidad de Santiago de Compostela, así como los estudios arquitectónicos y urbanísticos¹⁵. Por el contrario, las aproximaciones económicas han tenido muy escasa presencia y su bagaje científico ha sido más bien pobre. En la mayor parte de los casos, los procesos económicos se han mencionado únicamente de una manera descriptiva u ocasionalmente como parte de otros procesos. Por tanto, dentro del contexto gallego, el tema posee una indudable originalidad, que se inserta, además, en una de las líneas de

¹² Naya (1981), Parrilla (1985, 1995, 2000), Barreiro (1986), González López (1992), Colino y Grandío (1994), Grandío (1994), Bello *et al.* (1995).

¹³ Brey (1981, 1982, 1992, 2001), González Probados (1983), Palomares (1986), Blanco (1995, 1996a, b, 2001), Gíadás (1997, 2001), Grandío (1997, 2001, 2002).

¹⁴ Batanero (1972-73, 1976), Chavert (1978), Villarino y Rodríguez (1981), González Encinar (1982), Villarino (1982), Miralbés, Rodríguez y Villarino (1984a, b), Penas (1987), Villarino *et al.* (1988), Precado (1990a), Piñeira (1993, 1995), Escudero (1997a, 2000), Escudero y Piñeira (1997). En relación con el proceso de transformación de A Coruña en un área metropolitana, García Pita (1981, 1983, 1989), Santos Ledo (1984, 1986, 1988), Precado (1990a), Escudero y Piñeira (1999).

¹⁵ Los urbanistas también han aportado su visión acerca del proceso de desarrollo urbano desde una perspectiva histórica. Gallego y González-Cebrián (1975), González-Cebrián (1978, 1984, 1999), Martínez Suárez (1978a), Martínez Suárez y Casabella (1989), Soraluze *et al.* (1994), Martínez Suárez

investigación consolidadas dentro del área de Historia e Instituciones Económicas de la Universidade da Coruña, en donde se hallan en curso de realización dos tesis doctorales adicionales, las de Elvira Lindoso Tato y de Juan Carlos Vázquez Barrós¹⁶.

Varios factores nos han llevado a reflexión y a deducir que el período estudiado ha sido especialmente significativo para la caracterización socioeconómica de la ciudad, sin por ello caer en una mimetización de las cronologías al uso trazadas por la historiografía económica española.

La profusión de investigaciones sobre historia, geografía, economía o sociología urbanas en nuestro país durante las últimas décadas ha puesto de manifiesto el carácter unitario y específico de este período. En la mayoría de ciudades españolas, se produjo la transición entre un crítico final de siglo XIX y los intentos por modernizar las estructuras económicas, políticas, sociales y urbanísticas. A lo largo de todo el país los síntomas de una crisis de la sociedad de la Restauración se repiten, siguiendo parámetros similares. Y, en la mayoría de los casos, la Primera Guerra Mundial actuó como el detonante de procesos totalmente nuevos, que marcaron el destino de los núcleos urbanos, aunque con muy distinta fortuna.

A pesar de que existen todavía lagunas en el análisis global del fenómeno urbano español, las síntesis de las que disponemos indican que este período fue el que marcó la evolución futura de nuestras ciudades¹⁷. Y lo fue porque, en función de su capacidad de respuesta a los acontecimientos que definen esta etapa (y, naturalmente, dependiendo de sus estructuras y ritmos previos), las ciudades aprovecharon de manera bien distinta sus oportunidades. A nivel nacional, la ruptura que tuvo lugar tras la Primera Guerra Mundial supuso la consolidación definitiva del predominio urbano, del

(2001).

¹⁶ La primera constituye el intento más serio para llenar el relativo vacío existente para el siglo XIX, en tanto que la segunda analiza, hasta la actualidad, el período posterior al Plan de Estabilización de 1959.

¹⁷ De Terán (1999). El crecimiento urbano español corrió paralelo, aunque a un ritmo algo inferior, al que experimentaron otros países desarrollados (Reher, 1989), en los que el período que transcurre entre el final de la Primera Guerra Mundial y la depresión de los años treinta presenta elevadas tasas de crecimiento de sus índices de urbanización. Lógicamente, este proceso fue más acelerado en los países

cual se vieron beneficiadas las localidades por encima del umbral de los 100.000 habitantes, lo que acarreó una creciente urbanización del país. Si partimos del supuesto de que no existe un modelo único de estructura urbana capitalista, sino que, por el contrario, los procesos de urbanización realizados bajo parámetros capitalistas (pero en condiciones distintas), no han representado una tendencia unificadora, habiendo producido estructuras urbanas diferenciadas (Delgado, 1995: 21), se pueden distinguir varios patrones de comportamiento.

Por un lado, el grupo de las ciudades que, bien desde el siglo XIX, bien durante este período, se adentraron decididamente por la senda de la modernización. A pesar de que hoy no se identifica con tanta claridad ciudad e industrialización, y a pesar de que la actividad industrial no parece haber tenido un papel tan determinante sobre el proceso de urbanización español en su conjunto (Capel, 1974; Racionero, 1978), las ciudades que experimentaron un mayor crecimiento fueron aquéllas en las que la industrialización dejó su impronta. Aunque no consiguieron desembarazarse completamente de la inercia de las actividades terciarias, primero ciudades como Bilbao o Barcelona, y más tarde otras como Zaragoza, Madrid, e incluso Valencia, Sevilla, Gijón, Cartagena, etc. encontraron en el desarrollo industrial el motor de su crecimiento urbano¹⁸.

Por otro lado, descubrimos los casos de las ciudades medianas (es decir, aquéllas de rango jerárquico próximo al de A Coruña). Estas ciudades poseen economías complejas (García Fernández, 2000). En opinión de Derycke (1971), tienen una importancia estratégica dentro de los sistemas urbanos, pues sirven de correas de transmisión de los impulsos del crecimiento económico, y actúan como relevo de las grandes metrópolis en ese proceso de transmisión, evitando de paso la excesiva concentración en urbes de gran tamaño. Ejemplos de ello serían ciudades como Oviedo, Albacete, León, etc., y la categoría específica de las ciudades portuarias (Cádiz,

que consiguieron mantenerse al margen del conflicto bélico (Bairoch, 1988: 302-303).

¹⁸ Alvargonzález (1977), Pérez Rojos (1986), García Merino (1987), Fernández Clemente y Forcadell (1992), García Delgado (1992), Sorribes (1992), Almuedo (1996), Oyón *et al.* (1998), González Portilla *et al.* (2001).

Alicante, Málaga, San Sebastián, Tarragona, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, etc.), urbes casi todas ellas eminentemente comerciales, y en las que dicho sector jugó un papel decisivo¹⁹. Durante el primer tercio del siglo, se correspondían con ciudades en torno a una franja entre 30.000 y 50.000 habitantes, que en 1900 apenas representaban el 3 % de la población nacional, pero en 1930 habían multiplicado por tres su población total y duplicado su participación relativa (Martínez Cuadrado, 1974: 119).

Finalmente, el grupo de las ciudades pequeñas, en las cuales no se produjeron cambios significativos en sus estructuras socioeconómicas, y, por tanto, caminaron siempre a un ritmo inferior al de la lenta pero inexorable modernización de las áreas más dinámicas del país. Estas ciudades generalmente fracasaron a la hora de engancharse al tren de la industrialización. En consecuencia, pueden caracterizarse por el excesivo predominio de sus funciones terciarias, de escasa sofisticación, con un elevado peso del comercio (sobre todo, de aquél destinado a satisfacer las necesidades básicas de la población) y del empleo en la administración. Ejemplos de ello son ciudades como Lugo, Lleida, Teruel, Segovia, Ciudad Real, Cuenca, Jaén y otras capitales de provincia, algunas de las cuales cristalizaron como “agrocidades” rectoras de amplias comarcas rurales en sus respectivas provincias²⁰. Con todo, este perfil no debe ocultarnos que, con mayores o menores traumatismos, también estas ciudades experimentaron una cierta transformación de sus estructuras socioeconómicas.

Por tanto, el proceso histórico de la concentración urbana española desde el siglo XX ha determinado una localización inicialmente enfocada hacia las capitales de provincia, para posteriormente reubicarlo en un reducido número de grandes ciudades. Este proceso ha dado lugar a diferencias a nivel nacional en el proceso de urbanización y a un sistema urbano desequilibrado, con un excesivo predominio de las grandes ciudades; pero también generó considerables diferencias en el tipo de ciudades

¹⁹ Cáceres (1980), González González (1987), Fernández Cuenca (1991), Pérez Serrano (1991), Morilla (1992), Trespalacios (1992), Gómez Cruz (1994), García Martínez (1995).

²⁰ Martínez de Pisón (1976), García Márquez (1983), Pillet (1984), Troitiño (1984), Rodríguez Lestegás (1989), Armas (1990), Arroyo *et al.* (1992), López González (1999), Vicedo *et al.* (1999).

predominantes en cada región (Plaza, 1983; del Campo y Navarro, 1987: 114-115). Aunque el grupo de ciudades medias comenzó compartiendo el beneficio de esa concentración, posteriormente cedió posiciones al grupo superior, como consecuencia, en buena medida, del cambio en el sentido de las migraciones hacia ciudades de mayor tamaño que se registra en la segunda mitad del siglo XX (Díez Nicolás, 1966, 1972).

Estos movimientos forman parte de otro de mayor calado, el desarrollo del mercado laboral interno de algunas zonas del país a partir de los años diez, lo que le capacitó para captar los excedentes poblacionales de las provincias expulsoras (Mikelarena, 1993: 224). El radio de atracción de los polos de industrialización se fue ampliando en el curso del tiempo, de tal forma que a partir de 1910 éstos fueron capaces de absorber la emigración de las zonas expulsoras, gran parte de la cual se había encaminado hacia el exterior desde los años ochenta del siglo XIX. De ahí la inoportunidad de emplear perspectivas regionales al hablar de las migraciones interiores en la España de 1878-1930, a causa de la concentración espacial de dichos focos de industrialización.

La delimitación del marco temático de estudio resulta siempre una tarea delicada. En el caso de las ciudades, es preciso insistir en que éstas constituyen, en sentido amplio, un ente extraordinariamente complejo e interdependiente (funciona como un sistema), en el que confluyen muy diferentes factores sociales, económicos, políticos, institucionales, administrativos, históricos, etc. (Abrams, 1983; Piñón, 1996). Ello las lleva a desempeñar importantes funciones, tanto económicas como no extraeconómicas. Pero la ciudad también debe ser entendida como una organización económica. Dentro de este enfoque, el trabajo trata de orientarse hacia el estudio de algunas parcelas concretas de la economía coruñesa de la época, centrándose fundamentalmente en el análisis de la evolución de la estructura empresarial desde una perspectiva sectorial.

La metodología adoptada en el trabajo parte de la utilización de una fuente empleada con profusión en la historia económica española, la contribución industrial y de comercio, sobre la que posteriormente se detallará su evolución durante el primer

tercio del siglo XX, así como sus principales virtudes y limitaciones. Entre los argumentos que avalan la utilización de esta fuente, destaca su aplicación a ámbitos territoriales y a propósitos muy heterogéneos. Sin embargo, ha dominado su aplicación al estudio de la estructura industrial del país, bajo enfoques nacionales o regionales. Por este motivo, la principal novedad del enfoque del trabajo reside en que ha sido empleada en el tratamiento de un estudio económico urbano concreto.

El objetivo es determinar el comportamiento de la economía de la ciudad, intentando establecer cuáles fueron las etapas evolutivas por las que discurrió. La estrategia seguida ha consistido en el tratamiento estadístico de varios años censales, mediante cortes temporales que determinasen las transformaciones en la estructura económica local. El enfoque es de carácter macroeconómico. Por tanto, se trata de retratar los principales sectores económicos urbanos y sus rasgos globales, sin descender al detalle de empresas concretas (excepto en casos puntuales, y con el objeto de ilustrar comportamientos sectoriales), ya que la complejidad de la vida urbana hace necesario acotar el área de estudio, aunque siempre dentro del marco de necesaria multidisciplinariedad metodológica que requiere un estudio de historia económica urbana²¹. En consecuencia, la exploración aportará elementos de juicio, a la luz de los cuales podrá explicarse en el futuro con mayor eficiencia la trayectoria seguida por la ciudad en marcos explicativos más amplios.

Sin embargo, subsidiariamente, se ha recurrido a una fuente complementaria de la anterior, la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria, gracias a la que se ha podido disponer de información concreta sobre algunas de las sociedades que integraban el entramado económico local. En este sentido, esta fuente permite descender un peldaño en el nivel de análisis, acercándonos a un enfoque microeconómico que, sin embargo, no es el dominante en el estudio.

²¹ Interdisciplinariedad defendida por Reher (1990a) en su modélico análisis sobre Cuenca, en el que muestra que la historia de la ciudad puede ejemplificar perfectamente los cambios socioeconómicos y demográficos generales que ocurrieron en España. Al contrario, se intenta huir de una excesiva subdivisión y compartimentación de los estudios urbanos, tal y como señalaron Schnore (1968) o DuPlessis (1988), quienes advirtieron del riesgo de la aparición de una *historia económica urbana*, aparte de la historia económica.

El trabajo se ha articulado de una forma sectorial. Una vez determinadas las etapas que siguió la economía de la ciudad, se ha analizado el comportamiento de los dos sectores fundamentales de una economía urbana, el secundario y el terciario, toda vez que el primario (además de no figurar en las estadísticas de la contribución industrial) tenía un peso reducido en A Coruña. En todo caso, debido a la destacada presencia de las actividades pesqueras, con frecuencia el discurso ha estado presidido por el rol que este último sector ha desempeñado en la ciudad durante el primer tercio del siglo.

En el trabajo se ha invertido el orden en que el habitualmente se analizan los sectores económicos. Así, tras una breve referencia comparativa a la evolución económica global a nivel internacional, nacional y regional, y al comportamiento de la población coruñesa en cada período concreto, se ha analizado en primer lugar el sector terciario, debido a su predominio cuantitativo y cualitativo dentro de la estructura económica y ocupacional de la ciudad. A continuación se detalla el comportamiento del sector industrial, considerado usualmente el responsable de los procesos de crecimiento urbano en las sociedades occidentales, incluida la española. Dentro del terciario, gracias a que la contribución industrial así lo ha permitido, se han desglosado las actividades comerciales de las puramente de servicios. Las actividades artesanales plantean un problema metodológico, el de su inclusión en uno u otro sector. En un principio, se han analizado de manera individual, examinando su comportamiento en relación con el conjunto de la economía urbana, permitiendo confirmar algunos elementos definitorios de la economía local. Posteriormente, para evitar caer en un excesivo descriptivismo y en una exposición dilatada y repetitiva, se ha englobado su comportamiento dentro de la evolución más general de la ciudad.

La naturaleza de las fuentes introduce un sesgo descriptivo en el desarrollo discursivo. Sin embargo, una de las preocupaciones fundamentales en el trabajo ha sido la contextualización. Se ha intentado en todo momento poner en relación el comportamiento de las distintas variables analizadas dentro de un marco lo más global posible, a tres niveles. Por un lado, se pretendía situar a la ciudad en perspectiva con el comportamiento más general de la economía española. Tanto a escala global

(demografía, industria, servicios, etc.) como a nivel de subsectores concretos, como una ruta válida para trazar una conclusiones globales que proporcionasen mayor solidez al estudio. En segundo lugar, dada la posición periférica de A Coruña (tanto económica como geográfica), comparar y enmarcar sus tendencias con las de la economía gallega que, aunque inserta dentro del espacio económico español, disponía de unos resortes propios. En este sentido, aunque Galicia y el conjunto de la economía española han compartido ritmos y coyunturas, los rasgos distintivos de la economía regional han sido probablemente el principal elemento condicionante del devenir económico de A Coruña, tanto por la vía de la oferta como de la demanda. El atraso secular de Galicia impidió la formación de un mercado sólido para las producciones que potencialmente se podrían haber instalado en la ciudad; pero, además, la ciudad tampoco ejerció un rol dinamizador de su entorno, como ha ocurrido con otras capitales españolas, en las que el crecimiento industrial irradió sus efectos sobre *hinterlands* más o menos extensos. En tercer lugar, se ha intentado cotejar en qué medida A Coruña encajaba en algunos de los segmentos en los que tradicionalmente se ha dividido la jerarquía urbana nacional. Este último empeño no ha sido sencillo de cumplir, dada la escasez de investigaciones sobre la economía de las ciudades españolas que hayan seguido una metodología próxima a la que aquí se ha manejado. En consecuencia, sólo se han podido comparar tendencias evolutivas, y en casos concretos, comportamientos más específicos.

La hipótesis fundamental que se intenta demostrar es la consolidación de A Coruña como una economía terciaria, comercial y de servicios. Esta situación tendría su punto de partida ya en los años finales del siglo XVIII, cuando pasó de ser una economía de autoconsumo a experimentar un auge notable del sector terciario, a raíz del crecimiento del comercio exterior (fundamentalmente mantenido con las colonias españolas de América)²², hasta llegar a la situación de hoy en día, en que dicho proceso se aceleró y consolidó entre las décadas de los sesenta y ochenta (Precedo, 1990a).

El establecimiento de los Correos Marítimos con América (circunstancia que acabó con el monopolio gaditano en la comercialización de productos con las colonias

americanas) permitió el aprovechamiento de las oportunidades creadas a numerosas sociedades mercantiles que canalizaban los productos autóctonos que mejor podían competir, traduciéndose en un importante proceso de formación de capital y en un desarrollo paralelo de la ciudad. De esos años data la configuración definitiva de algunas zonas como las áreas preferentes del comercio y de los servicios relacionados con el puerto, lo que constituiría en el lenguaje de la economía espacial el distrito central de negocios.

La posterior pérdida de las colonias obligó a reorientar las actividades económicas urbanas hacia el suministro de determinados inputs (mano de obra africana, bienes de consumo, etc.) con destino a las economías caribeñas (especialmente Cuba). Posteriormente, con los obstáculos derivados de los conflictos con el imperio insular, los agentes económicos dirigieron sus esfuerzos hacia el negocio de la emigración a América, hecho que ocurrió entre mediados y finales del siglo XIX, cuando comenzaron a establecerse numerosas casas consignatarias, que sustituyeron el tráfico con las Antillas por el nuevo y lucrativo negocio. Estos consignatarios actuaban como representantes de las compañías navieras, convirtiéndose, por tanto, en intermediarios entre productores y comerciantes en un tiempo en el que la economía internacional se hallaba en pleno proceso de expansión²³. Esto llevó aparejado la creación de otro tipo de servicios relacionados con la demanda de estos viajeros, así como la existencia de un número destacado de comerciantes banqueros y los comienzos de una rudimentaria banca (Alonso Álvarez, 1991b).

Paralelamente, se desarrollaron una serie de actividades industriales de cierta trascendencia (Lindoso, 1999). Ya durante el siglo XX seguirá existiendo una industria de cierta importancia (si bien con numerosos problemas de carácter estructural), aunque

²² Alonso Álvarez (1986a, b, 1988, 1991a).

²³ La introducción de la navegación a vapor a finales del siglo XIX, la progresiva complicación de los trámites burocráticos en los puertos, y la intensa competencia para obtener más carga y mejores fletes, forzaron a los armadores y navieros a nombrar personas físicas o jurídicas locales para llevar a cabo las funciones que antes cumplía el capitán. Además, las características del tráfico marítimo (carácter imprevisible de arribada de los barcos, necesidad de rapidez en la ejecución de las tareas para reducir la estancia en los puertos por razones comerciales y económicos) dio lugar a esta figura empresarial

una parte considerable de las empresas creadas en el siglo XIX habrán desaparecido.

Desde un punto de vista urbanístico, los comienzos del siglo XX fueron testigo de un cierto crecimiento y transformación morfológicos, aunque inferior al que sobrevendrá a partir de la segunda década. Fueron años en los que la burguesía marítima e industrial trató de reflejar sus ideales de construcción de la ciudad (Souto, 1988: 166). Ese proceso tuvo su plasmación práctica en la arquitectura (modernismo, eclecticismo, racionalismo) y en el urbanismo, a través de los Planes de Ensanche (el primero de ellos de 1883, y el segundo de 1903, siendo aprobado definitivamente en 1910)²⁴, que marchó en paralelo con las operaciones previas a la urbanística moderna que tuvo lugar en la transición de los siglos XIX al XX, cuando la mayoría de las grandes ciudades europeas redactó sus planes reguladores (Varela Botella, 1990: 67). Algunos de los ensanches de las pequeñas ciudades españolas se realizaron coincidiendo con el período de expansión económica derivado de la Primera Guerra Mundial (Capel, 1983: 33). Estas iniciativas permitieron a Coruña superar las dificultades con que se topaba para su crecimiento y sentaron las bases para una expansión más racional, a semejanza de lo que venía ocurriendo en otras ciudades españolas (Gallego y González-Cebrián, 1975; González-Cebrián, 1978; Martínez Suárez, 1978a; Martínez Suárez y Casabella, 1989). González-Cebrián (1999: 338) puntualiza que los ensanches de A Coruña representaron un paso importante en la creación de nuevo suelo para edificar, pero no pueden compararse con los ensanches clásicos conocidos (Barcelona, San Sebastián, etc.) en cuanto a la nueva imagen creada de la ciudad, ya que su ámbito de desarrollo era muy reducido.

Desde los inicios del nuevo siglo, se acometieron sucesivos trazados puntuales, generalmente sobre espacios muy reducidos, que buscaban reestructurar la situación

específica y propia de la actividad portuaria que era el consignatario (Suárez Bosa, 1998: 11-12).

²⁴ González-Cebrián (1999). El Segundo Ensanche no llegó a realizarse. Como en el caso de las capitales pequeñas, el ensanche apenas había dejado de ser algo más que un proyecto a finales de la segunda década del siglo XX, cuando la ciudad empezó a crecer demográficamente con un ritmo mucho más acelerado. El de A Coruña es un caso muy similar al de Cádiz, cuyo ensanche se reglamentó en 1907 pero tampoco se llevó a término (Delgado, 1995: 156). En cualquier caso, en opinión de Gallego y González-Cebrián (1975: 80) los Planes de Ensanche fueron incapaces de canalizar el desarrollo de la

urbana, sobre la base de realineaciones y subdivisión de manzanas²⁵, cuya principal excepción fue la Ciudad Jardín, en donde la actuación se efectuó sobre un ámbito territorial más extenso²⁶, dando así lugar a una notable transformación del plano de la ciudad (Gallego y González-Cebrián, 1975).

El espacio urbano fue, por tanto, resultado de la acción de los poderes económico y político que dominaban la construcción urbana durante este período. Se produjo la consolidación de la ciudad en sus tres áreas morfológicas: la Ciudad Vieja o simplemente Ciudad tal y como era conocida por sus habitantes, la Pescadería (constituida como centro comercial y de servicios y punto de mayor dinamismo) y los arrabales. El área comercial y de servicios, habitado principalmente por la burguesía, se empezó a disociar de las áreas industriales, que comenzaron a localizarse en espacios diferenciados. Fueron años, por tanto, de construcción de un elevado número de edificios (al amparo del Ensanche, pero no únicamente), de creación de sociedades mercantiles (tanto en número como en capital), etc.

Sin embargo, si se ha de señalar un motor de la economía de A Coruña durante el primer tercio del siglo XX, éste fue indudablemente el puerto, elemento decisivo de la explicación de la ciudad desde épocas antiguas²⁷. De hecho, la mayoría de estudios ha coincidido en señalar el temprano desarrollo del puerto y su carácter de pilar de la actividad económica urbana, a pesar de los avatares históricos que provocaron etapas de

ciudad.

²⁵ Las alineaciones constituyen la técnica más simple empleada por el Derecho Urbanístico español, y consisten en distinguir lo público de lo privado, la construcción y la calle, para lo cual el Ayuntamiento se limita a marcar una línea a la que han de someterse las construcciones privadas, separando la propiedad privada de la pública. Las zonificaciones implican dividir la ciudad en zonas, con el fin de atribuir a cada una de ellas utilidades o fines diversos (residencial, comercial, industrial, etc.), graduando incluso las intensidades del uso en cada zona (Chueca, 1977; Magán, 1997: 27-29). Los ensanches coruñeses deben entenderse precisamente en el sentido de tratamiento de alineaciones, con ausencia de verdadera voluntad y necesidad de ordenar suelo (González-Cebrián, 1999: 341).

²⁶ La Ciudad Jardín nació de la transformación de una zona verde en proyecto en el ensanche. Para su gestión se constituyó en 1921 la *Sociedad Coruñesa de Urbanización, S.A.*, con un capital de 1.000.000 pts, que compró terrenos con una superficie de 63.000 m², para la construcción de 76 viviendas unifamiliares (Gallego y González-Cebrián, 1975: 79). *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Estatutos de la Sociedad Coruñesa de Urbanización, S.A.*, La Coruña, Roel, 1923.

²⁷ Rodríguez Martínez-Conde (1973), Gil (1976, 1981), Martínez Barreiro (1981), Meijide (1984), González López (1985, 1987), Alonso Álvarez (1991b), González Catoyra (1991), Juega (1991), Nárdiz

crisis y recuperación del tráfico mercantil. La situación portuaria de A Coruña ha sido el factor principal que ha determinado su crecimiento, a través del comercio marítimo, tanto de pasajeros como de mercancías, y a través de la pesca y derivados. El reciente desarrollo de la historia marítima y, en particular, de la historia portuaria (Derycke, 1971: 92; Broeze, 1995; Lee, 1998; Williams, 2002) ha permitido descubrir fenómenos similares en otras ciudades litorales y portuarias.

La mayoría de investigadores gallegos ha coincidido asimismo en señalar que la pesca ha sido un factor clave en el desarrollo socioeconómico regional. Los puertos gallegos destacaron por los capítulos pesca y emigración²⁸, aunque tal especialización revelaba el posicionamiento gallego en pie de desigualdad en el mercado mundial. Los puertos de A Coruña y Vigo, desempeñaron un papel de centros de conexión con el exterior, de puntos de llegada de las innovaciones, de focos dinámicos y de progreso, aunque la carencia de una estructura regional avanzada e integrada en los mercados y en las corrientes culturales mundiales, limitó su papel al de puntos de salida de los recursos naturales y humanos (Precado, 1998: 26).

Como consecuencia de ello, durante la mayor parte del siglo XX esta actividad ha sido el otro factor preponderante de la economía de A Coruña, al posibilitar el asiento de una de las más potentes flotas pesqueras nacionales, facilitando el nacimiento y desarrollo de numerosas actividades derivadas, industriales y terciarias, que constituyeron la base económica urbana²⁹. Por consiguiente, la evolución del tráfico

(1995), Chao (1996), Acinas (1997), Escudero (1997b), Nárdiz y Acinas (1998).

²⁸ Vázquez González (2000a). Hace cuarenta años Martínez Cortiña (1963: 142) señalaba que los puertos gallegos fueron “de pesca y de emigración”, pues “en el movimiento de los mismos, la pesca y los emigrantes son el renglón fundamental”. En 1969, Quiroga afirmaba que entre las ciudades gallegas, las portuarias aventajaban a las demás en cuanto a atractivo económico, pero “os nosos portos cáseque hastra agora non valeron máis que pra lanzalos homes ás Américas ou recibir e transformar o peixe que viña do mar. Sin a pesca, e agora co petróleo, o noso porto cruñés valeríase moi mal”, para más adelante continuar señalando que “o peixe fixo unha contribución moi valiosa á capitalización das nosas cibdades costeiras ás que teño polas meirandes xeneradoras de renta na rexión” (Quiroga, 1969: 60). Para Paz Andrade (1963: 32) “la pesca industrial representa, dentro de la economía de Galicia, un auténtico «polo de crecimiento»” pues “los efectos del multiplicador de inversión y del multiplicador de ocupación son tangibles”.

²⁹ De este modo, los dos principales puertos, Vigo y A Coruña, lograron su desarrollo durante los dos últimos siglos gracias, fundamentalmente, a una actividad pesquera que sirvió de base para la

portuario y, a su lado, de la pesca y actividades vinculadas (conservas, hielo, industrias metalográficas, combustibles, etc.) ha sido uno de los hilos conductores más repetidos en la exposición. La historia del puerto es la historia de la ciudad y, en este sentido, las coyunturas por las que atravesó el puerto coinciden plenamente con las que experimentó el conjunto de la economía urbana, especialmente aquellos segmentos del sector terciario más dependientes del movimiento portuario.

1.1. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El trabajo se estructura en cuatro grandes bloques, coincidentes en lo esencial con la periodificación vigente en la historiografía española para el primer tercio del siglo XX. Como antecedente previo a la caracterización socioeconómica de A Coruña, en el capítulo segundo se analiza la principal fuente empleada en el trabajo, la contribución industrial y de comercio. En primer lugar, se presentan sumariamente los principales hitos y rasgos característicos del impuesto desde su origen hasta el siglo XX. A continuación se detallan algunos de los principales cambios que afectaron a la regulación de este tributo, como vía para determinar en qué medida dichas variaciones pudieron condicionar su validez como fuente estadística. Finalmente, se analiza su fiabilidad para un análisis de historia económica urbana.

El capítulo tercero trata de medir los efectos de la neutralidad española durante la Primera Guerra Mundial sobre la actividad económica de la ciudad de A Coruña. En primer lugar, se exponen los principales rasgos que singularizan este período a nivel internacional, español y gallego, como método para contextualizar el futuro comportamiento global de la economía urbana y de los diferentes sectores analizados.

A continuación, se aborda un sucinto análisis demográfico, con el que se pretende arrojar una primera representación de la realidad socioeconómica urbana que permita percibir la singularidad de A Coruña en el contexto nacional. La elección de las

variables adoptadas (natalidad, mortalidad, población activa, etc.) se fundamenta en la tradición de los análisis urbanos; pero, además, se justifica en la creencia de que existe una estrecha vinculación entre los procesos económicos y demográficos, en una doble dirección. Por una parte, la población constituye la esencia misma de la actividad económica, al ser el eje central en el que se sustentan la oferta y la demanda. Por tanto, cualquier variación coyuntural puede resultar una variable explicativa del comportamiento económico general. Por otro lado, la población es asimismo una variable dependiente, que resulta tremendamente sensible a las variaciones cíclicas, por lo que cualquier circunstancia endógena o exógena a la economía de la ciudad necesariamente repercutirá en los indicadores al uso.

Aunque el trabajo no ambiciona descender al detalle de las variables sociales, políticas, urbanísticas u otras ordinariamente empleadas en los análisis urbanos, se introduce una breve exploración sobre la influencia de la guerra desde el punto de vista social. Existe acuerdo a la hora de concluir que la guerra, además del enriquecimiento de sectores sociales y empresariales muy concretos en España, significó una pérdida real de poder adquisitivo y un empeoramiento del nivel de vida de amplias capas de la sociedad española. A este menester se dedica el epígrafe correspondiente.

Una economía urbana debe ser contemplada como una “colección de economías” (Lewis, 1979), por lo que dentro de su análisis, la secuencia adoptada ha sido la de fragmentar sus apartados siguiendo una secuencia de carácter estructural, en la que se inspeccionan los sectores comercial y de servicios, y la industria y las actividades artesanales. El primer paso consiste en la medición agregada de los sectores, para intentar calibrar cuáles ostentaban un mayor protagonismo. A continuación, se desciende al detalle de los principales factores condicionantes de la coyuntura que afectó a los diferentes sectores. El siguiente peldaño se centra en el análisis de los principales subsectores y actividades, intentando hallar explicaciones a reacciones concretas a la realidad impuesta por la guerra. En los casos en los que se observa un fuerte sesgo hacia ciertas actividades, se ha realizado una segmentación distinta, distinguiendo, como ocurre en el comercio, las actividades básicas (alimentación y textiles) de las subsidiarias, dentro de un patrón de comportamiento bastante similar al

de otras ciudades medias españolas.

Como conclusión general, cabe apuntar que los intentos industrializadores que arrancaron a finales del siglo XIX no terminaron de cristalizar plenamente como resultado de la coyuntura bélica. El proceso evolutivo de Galicia y de A Coruña no había respondido por completo al modelo industrial de los países centrales, ni en sus patrones cronológicos ni en sus rasgos característicos, por lo que antes de la guerra no es posible hablar de un desarrollo industrial importante, como fue la tónica general de la mayoría de las regiones españolas. El predominio de los sectores productores de bienes de consumo en aquel tiempo era absoluto, en consonancia con los recursos predominantes en la región, con el carácter de ciudad portuaria y con la dependencia tecnológica, financiera, de infraestructuras, de demanda, etc. propia de Galicia. La guerra no sirvió de estímulo para remover sustancialmente estas deficiencias.

De este modo, A Coruña sustentaría una historia que se repite con excesiva frecuencia en la mayoría de las ciudades españolas, en las que el proceso de industrialización no asentó suficientemente sus raíces, ni con anterioridad a la guerra, ni durante la misma. Por tanto, el dominio en términos de empleo, y en términos empresariales correspondió, como había ocurrido previamente, al sector terciario.

La principal aportación de este capítulo radica en el descubrimiento de que A Coruña, en general, no formó parte de aquellos espacios económicos beneficiados por el influjo bélico. Al contrario de lo que ocurría con las zonas más industrializadas y con las que disponían de estructuras agrarias más modernas, en donde la nueva demanda generada desde los países beligerantes constituyó un extraordinario estímulo a sus procesos productivos, la guerra ocasionó una paralización para numerosos sectores económicos coruñeses. Tampoco dispuso la ciudad herculina de un sector financiero o de transportes marítimos propios con los que ejercer una labor de intermediación muy necesaria y provechosa en tiempos de guerra.

Aunque algunas actividades concretas se apoyaron en las plusvalías generadas por una demanda y unos precios en ascenso para generar ganancias especulativas, lo

más frecuente fue que el sector exterior fuese una fuente de perturbaciones más que de lucro. Por un lado, porque el tráfico portuario, en una ciudad con una fuerte componente importadora, se vio muy afectado por la caída de los intercambios internacionales (sin que el tráfico de cabotaje o el tráfico ferroviario hacia los mercados nacionales compensase esa caída). En consecuencia, los sectores tradicionalmente más dinámicos y, sobre todo, más numerosos (comercio y algunas actividades de servicios) padecieron la escasez de bienes de consumo y de movimiento mercantil. Por otro lado, porque la inflación del ciclo bélico recortó la demanda urbana y regional, constriñendo los resultados empresariales y transmitiendo la crisis intersectorialmente.

Finalmente, el último apartado correspondiente a la guerra mundial se cierra con una revisión sobre las pautas de localización de la actividad económica dentro del espacio urbano. Esta reflexión nos sirve para introducir de forma concisa algunos elementos acerca de la evolución urbanística de la ciudad, como paso previo a la descripción de las líneas de crecimiento y al emplazamiento de las actividades terciarias e industriales dentro del municipio coruñés.

Similar inspiración ha guiado el cuarto capítulo. La estrategia que se ha seguido con mayor frecuencia en nuestro país ha sido la de englobar la totalidad del período bélico con la inmediata posguerra, debido a la confluencia de una serie de factores que pervivieron incluso una vez que se declaró el armisticio en Europa. Sin embargo, otra de las innovaciones de esta investigación reside en la distinción entre los años de la guerra y los de la inmediata posguerra, no pudiendo hablarse con propiedad de ciclo bélico para la totalidad del período 1914-1922.

Aun admitiendo la existencia de desequilibrios de medio-largo recorrido (por ejemplo, la inflación) para esta etapa A Coruña parece entrar en una fase de relativa normalización una vez concluida la contienda. A pesar de que resulta indudable que el contexto internacional y nacional era de inestabilidad, no lo es menos que se aprecian síntomas de recuperación en las variables demográficas, y en los sectores secundario y, sobre todo, terciario, que se sustentan en la restauración de las condiciones de normalidad prebélicas. La heterogeneidad presidió los comportamientos

intersectoriales. Sin embargo, abundan más los motivos para el optimismo en una ciudad para la que la paralización asociada a la conflagración europea pareció haber tocado a su fin.

El capítulo quinto, correspondiente a la Dictadura de Primo de Rivera, enlaza perfectamente con las tendencias generales de la economía española. Los años veinte fueron una etapa de prosperidad económica general, sin que esto suponga realizar concesiones ideológicas a un régimen que tuvo un elevado coste político para España, y que probablemente perjudicase al país en términos de coste de oportunidad. ¿Cuál habría sido el ritmo de crecimiento de la economía española en ausencia de un régimen que recortaba las libertades, teniendo en cuenta el crecimiento económico occidental? ¿Habría heredado el régimen sucesor, la República las mismas hipotecas en caso de continuación de un sistema político caduco como la Restauración? Son preguntas sin una respuesta sencilla por el momento. En todo caso, las ciudades españolas se adentraron por la senda de la modernización, desde el punto de vista demográfico, urbanístico, social, económico, etc. y A Coruña no constituyó una excepción. Algo similar aconteció con la economía gallega, que encontró durante estos años numerosos elementos que le permitieron el inicio de la superación de su secular atraso.

Finalmente, el capítulo sexto analiza el advenimiento y desarrollo de la Segunda República en la ciudad. Nuevamente, los rasgos económicos distintivos de A Coruña suministran elementos de debate en comparación con la tendencia económica española. La coyuntura económica general se ajusta relativamente bien a la del conjunto español y gallego, con una manifiesta contracción de la demanda y el consiguiente efecto sobre la actividad productiva. Sin embargo, la estructura económica urbana, cimentada en empresas del sector terciario, de pequeño tamaño y orientadas al mercado local, permitió esquivar los efectos más perniciosos de la crisis en algunos grupos de actividad concretos.

Lo más llamativo de esta etapa fue el comportamiento comparativamente más positivo de las actividades comerciales, cuyo mercado se localizaba en el área urbana, generando unas inercias de las que no se pudieron beneficiar el sector industrial y el

sector servicios, sobre todo aquellos segmentos más vinculados con la actividad portuaria (fundamentalmente, la emigración). En consecuencia, se observa que la crisis se inicia algo más tarde que en el resto de los países desarrollados, siguiendo el patrón español, y, asimismo, se detectan algunos síntomas de recuperación en vísperas de la Guerra Civil, aunque lo que habría acontecido de no haber mediado la contienda española nunca lo podremos conocer.

Lo que sí se ha podido comprobar es que la crisis industrial se ensañó con especial dureza con este sector, dando lugar a la pérdida definitiva del tren de la industrialización, al que habían conseguido engancharse (tarde, en la mayoría de los casos) algunas de las mayores ciudades del país. De este modo, A Coruña debió aguardar pacientemente su oportunidad a la época de las políticas de promoción industrial de los años sesenta para conocer un nuevo relanzamiento industrial.

Se cierra esta parte con el análisis de las pautas locacionales en el espacio urbano, con el objeto de intentar establecer las posibles transformaciones que tuvieron lugar en el conjunto del período de entreguerras. De este modo, se observa que la ciudad todavía no daba muestras de haber adoptado las modernas pautas de localización de la actividad económica propias de los países desarrollados, aunque la evolución estuviese fuertemente condicionada por las características propias del asentamiento urbano coruñés.

2. Fuentes estadísticas para el estudio de la economía de A Coruña

2. FUENTES ESTADÍSTICAS PARA EL ESTUDIO DE LA ECONOMÍA DE A CORUÑA

2.1. LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL Y DE COMERCIO

2.1.1. El origen de la contribución industrial y de comercio

El siglo XX se inicia con la herencia tributaria legada por las reformas de 1899-1900, puestas en marcha por Fernández Villaverde (Solé, 1999). El sistema tributario español había experimentado diversos cambios a lo largo del Ochocientos. No obstante, las dos grandes alteraciones del rumbo que tuvieron lugar durante ese siglo se debieron a las reformas de Mon y Santillán, en 1845, y de Fernández Villaverde, en 1899-1900, realizadas ambas con el fin de arrojar un balón de oxígeno sobre las maltrechas estructuras fiscales estatales.

El cuadro fiscal español va a conservar gran parte de los rasgos derivados de la reforma moderada de 1845. Esta última condicionó la evolución financiera y hacendística del país durante décadas (incluso durante el siglo XX), debido a la estructura de impuestos que nació como consecuencia de aquellas transformaciones. Por su parte, la reforma liberal conservadora de 1899-1900 supuso un cierto cambio de rumbo en la historia fiscal española, toda vez que estableció una serie de nuevos impuestos que venían a complementar a los ya existentes y tradicionales impuestos sobre el producto, a pesar de que la insuficiencia crónica de los tributos directos dio lugar a un crecimiento forzado de la imposición indirecta, fundamentalmente por razones recaudatorias³⁰.

³⁰ Según Fuentes Quintana (1990) la reforma tributaria de 1845 permitió incrementar los ingresos del Estado. Pero el déficit presupuestario siguió siendo una deficiencia congénita del cuadro tributario de Mon-Santillán, precisamente a causa de la escasa capacidad recaudatoria de los impuestos sobre el producto. De ahí que, debido a la impotencia de los impuestos directos para seguir la evolución de la renta española y el aumento de los gastos del Estado, se hubiese de recurrir a los impuestos indirectos, rasgo característico de la imposición española. No obstante, tampoco estos últimos consiguieron paliar el déficit de la Hacienda Pública, de modo que el continuo desequilibrio presupuestario fue uno de los rasgos más evidentes de la evolución económica durante el siglo XIX, lo que obligó a recurrir a otros medios

La contribución industrial y de comercio se creó el 23 de mayo de 1845, en el marco de la Ley de Presupuestos de esa misma fecha³¹. Esta ley tuvo una gran trascendencia en la historia fiscal española dado que su influencia en las instituciones de la Hacienda perduró durante largo tiempo³². El resultado de las reformas auspiciadas dio lugar a un sistema tributario en el que predominaban los impuestos de producto, sistema que generalmente se ha considerado más imperfecto, aunque más sencillo. Con la circunstancia agravante de que adolecía de algunas limitaciones, la principal de ellas el hecho de que dejaba sin gravamen dos fuentes fundamentales de rendimientos, el trabajo y el capital, siendo además evidente que las actividades industriales y comerciales estaban menos sobrecargadas tributariamente que otras, fundamentalmente la agricultura (Fuentes Quintana, 1990). Por otra parte, dentro de ese predominio de los impuestos del producto, debe admitirse que aunque determinados tributos como la contribución sobre inmuebles, cultivo y ganadería cumplieron con los objetivos previstos, a la contribución industrial no le sonrió el éxito en la misma medida. En opinión de Estapé (1971: 143), éste fue el mayor fracaso de la Reforma.

A lo largo de su dilatada historia, la contribución industrial y de comercio ha sufrido innumerables modificaciones, en buena medida, a consecuencia de las transformaciones de la actividad económica en nuestro país. El progreso tecnológico

distintos de la vía impositiva para paliarlo (Martín Aceña, 1985a; Vallejo, 1999). El siglo XX tampoco fue ajeno a estas dificultades (García Delgado, Cabrera, y Comín, 1989).

³¹ *La Gaceta de Madrid*, 15-16 de junio de 1845. La contribución industrial contaba a sus espaldas con una dilatada historia, si bien no bajo tal denominación. Se trataba de otros impuestos antecesores de éste, creados para intentar cumplir la función fiscal que posteriormente vendría a desempeñar el citado tributo. En sentido amplio, la reforma tributaria dentro de la cual se inscribe el nacimiento de la contribución industrial también contaba con unos antecedentes remotos y otros más cercanos. Los primeros intentos de una reforma hacendística se aprecian ya durante los reinados de Fernando VI y Carlos III. Sin embargo, en fechas más próximas a la de la reforma, la Revolución francesa y las repercusiones inmediatas de su obra legislativa, así como los intentos de las Cortes de Cádiz o la reforma de Martín de Garay, pueden considerarse como sus precedentes más inmediatos (Estapé, 1971: 167).

³² Estapé (1971). Esta Ley recogió los dictámenes de la Comisión nombrada el 18 de diciembre de 1843 por el entonces Ministro de Hacienda, García Carrasco, formada con el fin de crear un nuevo sistema de tributos y que reunió a algunos de los mejores elementos del partido moderado. Conviene destacar, por tanto, que la autoría de la reforma no fue obra de un solo hombre, sino de un equipo formado por auténticos especialistas y, además, no fue fruto de una iniciativa puntual sino de un conjunto de medidas preparatorias previas, debidas a los trabajos de la comisión nombrada dos años antes. Por ello, Estapé (1971) considera que no se debe atribuir todo el mérito al Ministro Alejandro Mon, sino a todo el conjunto de reformadores, dentro de los cuales tendría un especial protagonismo Ramón de Santillán.

aplicado en España desde el siglo XIX a la industria y sus procedimientos, al comercio, a los flujos mercantiles, etc., dio origen a frecuentes autorizaciones y bases contenidas en las diferentes Leyes de Presupuestos, destinadas a la reforma del tributo. Estas transformaciones justificaron asimismo la aplicación de numerosas modificaciones acordadas por Reales Órdenes en los epígrafes de las tarifas, dando lugar a varias ediciones de éstas y a varios reglamentos.

El elemento fundamental y distintivo del tributo era el establecimiento de un régimen de cuotas, con apoyo en métodos indiciarios. Las cuotas, inicialmente, eran bastante reducidas, con el fin de no comprometer el futuro del impuesto, dada la escasa tradición industrial del país. En un principio, la contribución industrial obligaba a contribuir mediante dos derechos: un derecho fijo, que estaba contenido en las tres tarifas que originariamente constituían el impuesto (general, extraordinaria y especial), que no tenía en cuenta las utilidades generadas por la actividad; y otro derecho proporcional, que equivalía al 10 % de los alquileres de los locales destinados al ejercicio de su comercio, industria y la casa habitación del contribuyente, pudiendo ambos derechos ser recargados³³.

Para hacer frente a los problemas derivados de la desigualdad espacial en la generación de riqueza se dividieron las poblaciones en ocho clases, denominadas bases de población, dentro de las tres principales tarifas en que se estructuraba por entonces el impuesto. La tarifa general, señalada con el número 1, atendía precisamente a las bases de población. Quiere esto decir que lo que pagaba cada sociedad se establecía en función de la categoría en que estuviese incluida la población donde se hallase matriculada. Esta tarifa se subdividió en las mencionadas ocho clases. En ella se comprendieron las profesiones, industrias, comercio y artes y oficios de índole conocida.

Las tarifas extraordinaria y especial, señaladas respectivamente con los números

Vid. Comín (1988, vol. I: 141)

³³ El establecimiento de estos dos tipos de derechos tenía una clara inspiración en el modelo francés, que consistía precisamente en la suma de dos derechos (uno fijo y otro proporcional), desechando el modelo inglés, que recaía sobre las utilidades de la industria y el comercio directamente. El derecho proporcional, en particular, se establecía en algunos casos, precisamente, con el fin de corregir la posible falta de equidad inherente al impuesto, tratando de adecuarlo a la capacidad de pago de cada contribuyente.

dos y tres, no estaban sujetas a las bases de población. En la número 2 se incluían los banqueros especuladores, agentes, tratantes, empresarios, molineros y otros contribuyentes de índole eventual. En la tarifa 3ª se comprendieron las fábricas (industria fabril y manufacturera). Además de las propias bases del impuesto contenidas en la Ley de Presupuestos, señaladas con la letra B, que sumaban un total de quince³⁴.

Conviene señalar, no obstante, que en las tarifas uno y dos se encontraban recogidas una serie muy heterogénea de actividades. Concretamente, se incluían algunas actividades de naturaleza industrial. Además, en la tarifa tercera existía un cierto sesgo hacia determinadas industrias. Desde el principio, destacó la importancia atribuida a la industria textil en sus distintas vertientes (no solamente al algodón catalán) e incluso a otras como la industria química, que guardaban una estrecha relación con el textil.

En los momentos iniciales del impuesto es posible comprobar la escasa significación que tenían todavía los elementos de fabricación utilizados como signos externos. Como ya se ha indicado, la pretensión original del tributo consistía en utilizar una serie de métodos indiciarios, basados en la estimación de determinados elementos de producción, para determinar las cuotas a satisfacer por cada contribuyente.

Sin embargo, la estructura del impuesto se reveló bastante rudimentaria desde el principio, al no existir prácticamente tales signos externos en la mayoría de las actividades reguladas. En la tarifa tercera (probablemente, la más directamente afectada por este tipo de estimaciones), el tipo de industrias a las que se aplicaban era limitado (salvo algunos casos, como los textiles o el papel) y, en opinión de Corella (1977), esto era coherente con el carácter de cuotas fijas asignadas a esas actividades, haciendo que se pareciese más a un derecho de patentes que a un verdadero impuesto.

No obstante, en los años posteriores al nacimiento del impuesto, la Administración fiscal hizo un esfuerzo por perfeccionar los métodos de determinación de las cuotas. El

³⁴ Para mayor detalle sobre la naturaleza de las bases y de las tarifas *vid.* Estapé (1971: 146-147). Sobre los cambios en la clasificación de las ramas fabriles en la tarifa 3ª, Martínez Carrión (1992: 29-34).

primer signo utilizado era el volumen de los cobros llevados a cabo por el sujeto tributario, para lo cual se veía obligado a hacer uso de un “Libro de ventas y operaciones” que facilitase la inspección administrativa contable, pero cuya aplicación resultaba difícil y, por lo tanto, no se utilizaba o se complementaba con otros signos externos³⁵. El segundo, de índole geodemográfica, eran las bases de población ya citadas. El tercero, los aludidos elementos de fabricación. Y un último signo sería el alquiler satisfecho por el empresario. A éstos cabía la posibilidad, autorizada por la normativa legal, de añadir otros criterios inductivos, tales como el capital empleado, el número de obreros, la importancia industrial o comercial de la calle donde se localizase el establecimiento, etc. (González y Redero, 1991: 444).

El método indiciario planteaba problemas desde el punto de vista de la equidad, tanto horizontal como vertical, pues dicho método era excesivamente tosco para adecuar el impuesto a la capacidad del contribuyente. La equidad vertical se veía comprometida como consecuencia de la potenciación de una cuota mínima a través del régimen de agremiación que muy pronto se adoptó, porque discriminaba a unos contribuyentes sobre otros. Y las posteriores alteraciones del impuesto (por las necesidades de subsanar el crónico déficit hacendístico) atentaron contra su equidad horizontal (Corella, 1977: 62).

A pesar de todo, este planteamiento inicial resultaba bastante acertado. Sin embargo, pronto se vio desbordado por la realidad posterior, que orientó el impuesto hacia derroteros desconocidos. La simplicidad inicial se tornó en una extraordinaria complejidad de casos, rasgo que caracterizó al impuesto durante las siguientes décadas.

Uno de los principales responsables de las sucesivas modificaciones posteriores fue la vorágine recaudadora de la Hacienda española. Esta atravesó notorias dificultades a lo largo de todo el siglo XIX y, frecuentemente, se veía obligada a continuas subidas de las diferentes cuotas fiscales, para intentar así paliar el crónico déficit que arrastró a lo largo de

³⁵ Como señalan González y Redero (1991: 444), se suponía la existencia de un beneficio empresarial, que debería tener su reflejo en el libro de ventas. Pero la determinación de aquél resultaba complicada, lo que repercutía en la obligatoriedad de una cuota fiscal estimada indirectamente, sin perjuicio de que ésta se pudiese completar, en su caso, con la que se devengase en razón del volumen de transacciones, expresado en

la mayor parte del siglo.

Por esta razón, se elevó más de lo necesario la cuota recaudatoria inicialmente propuesta por la comisión encargada de elaborar el impuesto. La intención inicial de los reformadores era comenzar la tributación con unos tipos relativamente bajos, para no desalentar al comercio o a la industria. Pero los que se establecieron fueron sustancialmente mayores, lo que tuvo perniciosas consecuencias, entre otras razones, porque esto levantó las lógicas protestas por parte de los afectados que se sintieron profundamente afectados. El resultado fue la eliminación del derecho proporcional y su sustitución por el régimen de agremiación, con lo que se puede concluir que el sistema establecido por la Ley de Presupuestos de 1845 tuvo una vida muy efímera. Existe acuerdo en señalar que esta sustancial modificación fue muy perjudicial para el impuesto, ya que eliminó algunas de sus posibilidades potenciales.

El sistema de agremiación se estableció en 1847, perdurando en la Hacienda española durante largo tiempo³⁶. Su nacimiento se vio facilitado porque, dado el sistema indiciario adoptado, se hacía necesaria la posibilidad legal de que los contribuyentes se pudiesen agrupar en organismos especiales que permitieran el cálculo de unas cuotas por las que no se sintiesen comparativamente agraviados.

Este sistema consistía en el reparto entre cada gremio del importe total de las cuotas de sus contribuyentes agremiados. Quiere esto decir que el interlocutor que utilizaba la Administración fiscal era el gremio de contribuyentes. Este se podía formar en algunas industrias y profesiones, y respondía colectiva y solidariamente a la suma de las cuotas fijas correspondientes a los agremiados. Era una cuota global que se repartía entre todos los miembros del gremio y constaba de unos límites superior e inferior y que variaron a lo largo del tiempo. En un principio, estos límites se establecieron en 4 veces la cuota, el límite superior y 1/4 de la cuota el inferior.

dinero.

³⁶ Real Decreto de 3 de septiembre de 1847.

Tal y como se ha señalado, este sistema tuvo perniciosas consecuencias para la eficacia del impuesto, sobre todo, en términos de equidad vertical, pues con él la Hacienda renunciaba a cualquier método de estimación racional de los beneficios de la actividad. Existían graves problemas en el reparto de la cuota, además de los lógicos deseos de muchos industriales de no matricularse y del propio gremio de evitar que esto sucediese, con el fin de reducir la carga conjunta que habría de recaer sobre el mismo y que repercutía, necesariamente, en la cuota que correspondía a cada agremiado³⁷.

Con posterioridad a la implantación de la contribución industrial, se promulgaron distintos reglamentos y tarifas, además de multitud de Reales Órdenes, Reales Decretos, circulares, etc., que aclaraban determinados aspectos parciales del impuesto. Según Corella (1977: 63-64), los cambios fueron de tres tipos. En primer lugar, los que suponían meros aumentos lineales de las cuotas. En segundo lugar, la reclasificación de actividades o variación de los límites de reparto del régimen de agremiación. Finalmente, las modificaciones que tenían lugar selectivamente en la tarifa tercera.

El Reglamento de 28 de mayo de 1896 ha sido considerado fundamental por los especialistas, convirtiéndose en el prototipo para todos los reglamentos subsiguientes. Todos los que se publicaron después no fueron más que meras adiciones, hasta el punto de respetar literalmente la distribución numérica de sus epígrafes. Este Reglamento fue heredero de la Ley de Presupuestos de 30 de junio de 1892 y del Reglamento y Tarifas de 22 de noviembre de ese mismo año. El articulado de estos dos últimos Reglamentos fue el que básicamente rigió el tributo hasta mediados del siglo XX pues, en lo esencial, no sufrió grandes alteraciones en la estructura de sus epígrafes, salvo los lógicos cambios en las tarifas³⁸.

³⁷ Años más tarde, las Memorias elaboradas por los ingenieros de la Hacienda en 1900, señalaban que la carga fiscal no estaba equitativamente repartida entre las distintas actividades industriales. *Memorias sobre la industria fabril redactadas por los ingenieros al servicio de la investigación de la Hacienda Pública*, Madrid, Imprenta de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1900.

³⁸ De hecho, durante más de medio permaneció plenamente vigente la estructura de estos dos Reglamentos, pues a mediados de la pasada centuria tuvieron lugar algunos importantes cambios en el sistema tributario español.

El mismo decreto de 28 de mayo de 1896 contenía otras novedades interesantes. La principal de ellas, la creación por parte del Ministerio de Hacienda de una Comisión de Reforma de la Contribución Industrial y de Comercio, con el fin de proceder a una revisión en profundidad de la estructura del impuesto, especialmente de su tarifa tercera, pero fue disuelta en 1900 por la Dirección General de Contribuciones, debido al escaso éxito alcanzado³⁹.

2.1.2. La contribución industrial durante el primer tercio del siglo XX

Durante el siglo XX, el sistema tributario español se tornó cada vez más complicado. Aparecieron nuevos tributos y los ya existentes ganaron en complejidad. La contribución industrial ya no fue el único impuesto que gravó las rentas procedentes de la riqueza industrial y comercial. La tendencia durante los primeros años del siglo fue hacia la segregación de la contribución industrial de todas las actividades en las que se pudo instaurar un régimen conducente a la investigación de los beneficios industriales, que pasaron a tributar por la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria (Ballesteros, 1935: 24). Sin embargo, las columnas básicas que sustentaban a la contribución industrial se mantuvieron, conservando sus elementos esenciales a lo largo del tiempo.

La aprobación de la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria en el año 1900 tuvo una enorme trascendencia, debido a que a lo largo del siglo se promulgaron toda una serie de disposiciones que integraron progresivamente actividades antes incluidas en la contribución industrial dentro del nuevo impuesto. A través de diversas disposiciones legislativas, determinadas actividades fueron incluidas en la contribución sobre las utilidades, para posteriormente volver a tributar por

³⁹ Para hacer frente al problema pendiente de conocer la situación real de las industrias nacionales, se encomendó el estudio económico de algunas actividades a distintos ingenieros industriales del Ministerio de Hacienda, por Reales Órdenes de 2 de junio y 18 de septiembre de 1899. Las *Memorias* resultantes de dichos trabajos fueron publicadas (por Real Orden de 6 de abril de 1900) en *La Gaceta de Madrid* los días 12, 15, 16, 18, 20, 21, 25, 27 y 29 de abril, 7 y 13 de mayo, 10 y 28 de junio y 1, 13 y 17 de julio del mismo año, y constituyen un interesantísimo documento para el análisis de la estructura industrial española de finales del siglo XIX (Corella, 1977: 78).

industrial. Por tanto, ambos impuestos actuaron complementariamente a la hora de gravar las rentas industriales, aunque difiriesen en los métodos adoptados para su determinación⁴⁰.

El ministro Fernández Villaverde intentó con el nuevo impuesto que la riqueza industrial y comercial se aproximase en términos de rendimientos a los que se obtenían de la riqueza territorial⁴¹, tal y como ocurría en los países europeos, dado que la contribución industrial se había convertido en un impuesto demasiado rígido para conseguir esos objetivos (Betrán, 1999b).

El siglo se inicia, por tanto, con la publicación del Reglamento y tarifas de la contribución de utilidades, con fecha de 30 de marzo de 1900. El primer efecto sobre la contribución industrial fue que varios epígrafes de la tarifa segunda pasaron a la nueva contribución sobre las utilidades⁴². La primera medida consistió en la publicación de una nueva edición del reglamento y tarifas de la contribución industrial (el anterior databa de 28 de mayo de 1896), con todas las modificaciones introducidas con posterioridad a esa fecha⁴³. En ese mismo año, se suprimió el impuesto sobre los naipes y se incluyeron dichas actividades en la tarifa 3ª de la contribución industrial, en virtud de la Ley de Presupuestos de 1901.

En 1904 se reformó la tributación sobre alcoholes en todas sus formas⁴⁴, lo que estuvo en el origen de profundas modificaciones sobre el tratamiento fiscal de este tipo de industrias, y dio lugar a una legislación extremadamente abundante y compleja (Pan-Montojo, 1994; Puig, 1994a). Dos años después, en 1906 se produjo una nueva edición

⁴⁰ La contribución de utilidades estaba constituida básicamente por tres tarifas. La tarifa 1ª gravaba los rendimientos que procedían del trabajo personal; la tarifa 2ª, los rendimientos procedentes del capital, y la tarifa 3ª gravaba conjuntamente los procedentes del capital y del trabajo.

⁴¹ Una estimación de los resultados de la reforma de la contribución territorial realizada en paralelo por Fernández Villaverde en Pro (1999).

⁴² Epígrafes 1, 2, 2 bis, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 72 de la tarifa 2ª (Solé, 1967: 162).

⁴³ Real Orden de 21 de septiembre de 1901.

⁴⁴ Leyes de alcoholes de 19 de julio de 1904 y 10 de diciembre de 1908 y Real Decreto de 17 de enero de 1905. Aunque se ha señalado que la reforma fue un fracaso (Pan-Montojo, 1994, 1999).

del Reglamento y tarifas de la contribución industrial y de comercio⁴⁵, que permanecieron vigentes hasta la publicación del Reglamento de 1 de enero de 1911.

Durante estos años se produjeron otras modificaciones de relevancia, como la confirmación de distintos recargos transitorios de guerra y otros recargos consolidados por la Ley de 29 de diciembre de 1910⁴⁶. A ellos se añadieron la incorporación de los saltos de agua, que antes tributaban por contribución territorial⁴⁷, y la publicación de una serie de reglas específicas para la liquidación de la contribución correspondiente a fábricas de electricidad, gas y abastecimiento de aguas⁴⁸.

Otro cambio de gran trascendencia tuvo lugar con la Ley de 3 de agosto de 1907, que determinó la tributación por contribución de utilidades de las sociedades anónimas y comanditarias por acciones dedicadas a uno o varios ramos de fabricación o industria de los comprendidos en la contribución industrial⁴⁹. Desde 1921 la norma se hizo extensiva a todas las sociedades mercantiles⁵⁰, y, más tarde, a raíz de la Ley Reforma Tributaria de 16 de diciembre de 1940, también se amplió a las empresas industriales no societarias⁵¹.

⁴⁵ Real Orden de 13 de julio de 1906, paralelo al Reglamento de 18 de septiembre del mismo año para la contribución de utilidades.

⁴⁶ Uno de los primeros fue el regulado por Ley de 10 de junio de 1897. En 1910 se publicó un nuevo texto. Catalá y Gavilá, J.B., *Contribución sobre utilidades y su reglamento con las leyes modificativas de 3 de Agosto de 1907 y 29 de Diciembre de 1910 y el Real decreto de la imposición sobre el Capital de 25 de Abril de 1911 y demás disposiciones referentes a este impuesto Impuesto de 1 por 100 sobre los pagos*, Madrid, Imp. Española, 1911.

⁴⁷ Real Orden de 25 de abril de 1904.

⁴⁸ Real Orden de 6 de mayo de 1904, en sustitución de las prevenciones de la de 29 de julio de 1897.

⁴⁹ Nadal y Tafunell (1992: 259-260), señalan el carácter rupturista impuesto por la normativa de 1907, y cómo la homogeneidad perdida hasta entonces se recuperó en 1957, año en que la reforma tributaria introdujo la licencia fiscal, que ha afectado a todas las empresas.

⁵⁰ Ley de 19 de octubre de 1920. A pesar de todo, en virtud de la Ley de 29 de abril de 1920 existía un régimen de opción, según el cual se permitía a las empresas continuar tributando por contribución industrial (Betrán, 1999b). *Vid.* asimismo Gómez y Martos (1928).

⁵¹ Conseguir el sometimiento de los grandes empresarios individuales a esta contribución (dentro de una tendencia, además, de incremento de la presión tributaria) era un objetivo perseguido desde hacía tiempo por la Hacienda, pero hasta entonces con escasos frutos. Así, en el artículo 46 de la citada ley se estableció que las sociedades regulares colectivas y las comanditarias que no tuviesen acciones tributasen por la tarifa 3ª de utilidades, siguiendo una filosofía tributaria presente ya en otras normativas anteriores, pero con un espíritu decidido de convertir en realidad el pensamiento de poner término a la relativa esterilidad en la que se había

Esta ley tuvo gran trascendencia, pues constituyó la norma legal que estuvo vigente durante la posguerra, hasta la reforma de 1957⁵². Además de una considerable elevación de las cuotas de contribución industrial y de utilidades⁵³, otras significativas modificaciones fueron la supresión de los recargos transitorios establecidos durante la guerra (aunque manteniendo los ya existentes destinados al paro obrero), la incorporación de un canon de superficie sobre la minería⁵⁴, el traslado a la tarifa 3ª de utilidades de la tributación de las empresas dedicadas a la publicación de libros, periódicos o revistas, etc.

A efectos de pago del impuesto, la nueva redacción de la Disposición doce de la tarifa 3ª de utilidades estableció que de la cuota de dicha tarifa se deduciría siempre el importe de las cuotas del Tesoro de la contribución territorial y de la contribución industrial devengadas por la empresa (art. 43). Asimismo se añadió a la Disposición primera de la tarifa 3ª de utilidades un nuevo número (octavo) en el que se obligaba a tributar a comerciantes e industriales individuales gravados por la contribución industrial, siempre y cuando cumpliesen una serie de requisitos⁵⁵.

El Real Decreto de 11 de mayo de 1926 modificó las bases del impuesto. Esta disposición y la normativa posterior que reguló la publicación de las tarifas

mantenido la contribución de utilidades durante los años previos. *Ley de 16 de diciembre de 1940 de Reforma Tributaria. Con todas las disposiciones complementarias y aclaratorias publicadas hasta el 15 de abril de 1941*, Madrid, Instituto Editorial Reus (S.A.), Biblioteca Oficial Legislativa, Segunda Edición Oficial, 1941, pp. 6, 15 y 92.

⁵² Juntamente con la Ley de 29 de marzo de 1941 sobre aplicación de la tarifa 3ª de la contribución sobre utilidades a comerciantes e industriales individuales.

⁵³ Concretamente, la tarifa 1ª de industrial se multiplicó por el coeficiente 2,4, mientras que las cuotas de las tarifas 2ª, 3ª y 4ª se multiplicaron por el coeficiente 2. Asimismo, y mediante Orden de 8 de febrero de 1941 se autorizó al Ministerio de Hacienda a publicar unas nuevas tarifas.

⁵⁴ Orden de 3 de febrero de 1941.

⁵⁵ El capital empleado fuese superior a cien mil pts, la cuota anual del Tesoro por la contribución industrial excediese de dos mil pts, el volumen global de ventas excediese de doscientas mil pts o el número de obreros superase los cincuenta (art. 48 de la Ley de 16 de diciembre de 1940 y art. 1 de la Ley de 29 de marzo de 1941). Asimismo, el artículo 4, apartado c) de la Ley de 29 de marzo de 1941 obligaba a las empresas (que previamente debían inscribirse en un Índice de Empresas Individuales sujetas a la Tarifa Tercera de Utilidades), a llevar cuenta y razón de sus negocios, mediante la utilización de técnicas y libros contables que permitiesen la inspección tributaria. Por tanto, se aplicaba a empresarios individuales de cierta consideración. Sin embargo, la inspección del fisco se convirtió en una tarea muy compleja pues, con demasiada frecuencia, las declaraciones presentadas por los contribuyentes arrojaban unos resultados

establecieron definitivamente un gravamen por partida doble: una cuota llamada media o normal (considerado cuota mínima por el Tesoro) a la que se añadía una imposición sobre el volumen de ventas y operaciones cobradas⁵⁶. De este modo, el volumen de ventas se convirtió en un nuevo signo externo. A este respecto destaca la Real Orden de 22 de mayo del mismo año, reguladora de las cuotas a pagar por las distintas actividades económicas, cuyas tarifas provisionales permanecieron, con pequeñas modificaciones, vigentes durante el período republicano.

Durante el primer tercio del siglo, la estructura fundamental de la contribución industrial no sufrió grandes variaciones, heredando los rasgos y composición básicos del Reglamento de 1896. El impuesto estaba constituido por cinco tarifas. La Tarifa 1 incluía el comercio, es decir, vendedores, tiendas y establecimientos, etc., así como cafés, restaurantes, etc. La Tarifa 2 se componía básicamente de diferentes profesiones. Pero también existían establecimientos de distintos tipos como baños, casas de salud, editores de obras y periódicos, colegios, teatros (y otros espectáculos), etc. La Tarifa 3, por su parte, englobaba las fábricas, los talleres y las industrias en general. La Tarifa 4 recogía las artes y oficios, si bien incluía otras actividades, como las profesiones de orden civil, las profesiones de orden judicial o los médicos cirujanos. La Tarifa 5 finalmente estaba destinada a las Patentes. Asimismo, se incluían tanto industrias de ejercicio fijo como industrias en ambulancia.

Agrupando sectorialmente, y realizando una simplificación bastante simple, se puede concluir que la Tarifa 3 incluía las actividades industriales y manufactureras. La Tarifa 1 estaba constituida mayoritariamente por actividades comerciales, en tanto que en la Tarifa 2 se englobaban otras principalmente de servicios. La Tarifa 4 plantea

negativos.

⁵⁶ La reforma perseguía la subjetivación del tributo a través del volumen de ventas, mediante un método de coeficientes. Sin embargo, al igual que otros intentos anteriores (y posteriores), no llegó a producir resultados apreciables. El principal efecto tal vez fue la notable disminución del volumen de recaudación en la contribución sobre utilidades. *Ley de 16 de diciembre de 1940 de Reforma Tributaria, op. cit.*, p. 92. Los establecimientos de pequeñas dimensiones quedaron exceptuados de contribuir por el volumen de ventas, como sucedió a partir de la Real Orden de 16 diciembre de 1930 con aquellos industriales que, por uno o varios conceptos de la Tarifa 3ª, debieran pagar al Tesoro cuotas inferiores a 500 pts. "Esta disposición acabó reconociendo lo que la experiencia venía demostrando" (Zapata *et al.*, 1996: 52).

algunos problemas pues, dependiendo del criterio que se adopte, algunas de las profesiones se pueden incluir en el sector servicios y otras dentro de la industria⁵⁷.

2.1.3. La contribución industrial como indicador en los estudios de historia económica

La contribución industrial y de comercio constituye una fuente insustituible para el estudio de la estructura y de la evolución histórica de la economía real en España. Se ha dicho en diferentes ocasiones que permite comprender y cuantificar diversos aspectos socioeconómicos de gran significación. Desde que Perpiñá en los años treinta del siglo XX emplease esta estadística⁵⁸, en unión de la contribución de utilidades, para alcanzar una visión regionalizada del desarrollo industrial y económico español, su utilización ha sido frecuente por parte de otros historiadores. A lo largo de los años ochenta, su utilización se revitalizó, gracias al nuevo ímpetu adquirido por la literatura sobre la industrialización regional⁵⁹.

Las matrículas industriales presentan numerosas ventajas, que se revelan especialmente importantes dada la relativa insuficiencia de fuentes estadísticas disponibles para la época contemporánea (Carreras, 1990b; Zapata *et al.*, 1996). Dicha escasez no ha afectado de forma equitativa a todas las manifestaciones de la actividad económica. En España existen datos relativos a la industria o a la agricultura e incluso, en muchos casos, para el sector servicios (enseñanza, turismo, banca, entre otros), independientemente de su mayor o menor calidad. Sin embargo, en el caso de un

⁵⁷ La tarifa 4ª "comprende industriales que trabajan con taller (y a los que se autoriza para vender en tienda, unida o no al mismo, los productos de su arte) y otros que no se hallen establecidos de esta manera; si utilizan máquinas de accionamiento mecánico [que podían estar movidas por energía animada o inanimada] pasan a tributar por la tarifa 3ª, porque es criterio del legislador que el arte y oficio sólo es tal, desde el punto de vista fiscal, si se utiliza herramienta manual" (Ballesteros, 1935: 99-100).

⁵⁸ Perpiñá, R. (1935), "Der Wirtschaftsaufbau Spaniens und die Problematik seiner Aussenhandelspolitik", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 41, 1, pp. 61-131. Traducido bajo el título de "De Economía Hispana. Contribución al estudio de la constitución económica de España y de su política económica, especialmente la comercial exterior", publicado en 1936 dentro de la obra de Gottfried Haberler, *El comercio internacional*, Barcelona, Labor.

⁵⁹ En opinión de Martínez Carrión (1997: 1), el uso de la contribución industrial se realizó sin un uso crítico de la fuente. En cambio, en los últimos años se ha avanzado en la revisión crítica de este impuesto. *Vid.* Martínez Carrión (1992), Nadal y Tafunell (1992) y Zapata *et al.* (1996).

subsector económico en particular, el comercio interior, “la pobreza documental es la nota más característica”⁶⁰. Esto ha llevado a Escolano (1987, 1988) a lamentarse de que la penuria de datos limite el estudio de muchos aspectos esenciales del sector comercial en nuestro país, incluso en fechas más recientes, máxime si a ello añadimos la escasa desagregación espacial de la mayor parte de la información⁶¹.

Las matrículas son los listados que anualmente elaboraba el Ministerio de Hacienda “sobre personas naturales o jurídicas que ejercen industria, comercio o profesión y que son la expresión contable de la contribución industrial” (González y Redero, 1991: 443). Los datos hacen referencia al Ayuntamiento en que se hallaban empadronadas las empresas, el nombre del propietario (o de la empresa), las tarifas y epígrafes a que pertenecían, la cuota de contribución, la actividad a que se dedicaban, su domicilio fiscal, etc.

De aquí es posible extraer información muy variada. De entrada, son útiles para conocer con carácter aproximado la evolución de los establecimientos a través del número de contribuyentes, e incluso permite advertir los ciclos económicos⁶², especialmente “de las ramas industriales que lideraron el proceso de industrialización, que de otra manera no habríamos conocido”⁶³. Pero, además, proporcionan detalles sobre cada uno de los sectores económicos y sobre su peso, sobre las características de las empresas, localización de éstas dentro de la ciudad o de su *hinterland*, las actividades económicas y las empresas de mayor relevancia, los empresarios más

⁶⁰ IRESCO (1977, 1978). Nadal (1987b: 24), sin embargo, considera que la contribución industrial, al ser un impuesto de producto, es poco eficiente y equitativo cuando se aplica a las actividades mercantiles o a las profesiones liberales, excesivamente etéreas, siendo más eficaz su utilización en la producción fabril.

⁶¹ Este tipo de estadísticas tiene notables virtudes que las hacen especialmente atractivas para análisis geográficos de la actividad económica, especialmente en el estudio de las funciones y las redes urbanas (Estébanez, 1974).

⁶² Miranda reconoce que existen cada vez más ejemplos a escala local que, utilizando las matrículas industriales, aventuran las épocas de auge y crisis de los principales sectores fabriles. El autor aplicó la misma técnica para el análisis de la industria alpargatera y del calzado en la ciudad de Elche durante la segunda mitad del siglo XIX (Miranda, 1991: 47-61).

⁶³ Martínez Carrión (1997: 3). El autor señala que “un seguimiento anual podría arrojar luz sobre las coyunturas y los ciclos de inversión que vendrían determinados por una mayor amplitud del cambio tecnológico, simplemente observando el número de contribuyentes, talleres fábricas y aparatos”. *Ibid.*, p. 3.

destacados, etc. Incluso su aplicación en los análisis de las familias, los linajes o las estructuras del poder, en definitiva, el conocimiento de las oligarquías económicas puede resultar interesante⁶⁴. Dado que es una fuente de carácter fiscal, existe implícitamente una cierta jerarquización económica entre los contribuyentes, que es la que nos permite medir y cuantificar con cierta precisión los niveles socioeconómicos de los distintos sectores que figuran en la estadística (González y Redero, 1991: 443).

Un aspecto crucial, en particular para los análisis del proceso de industrialización español, es la capacidad de la contribución industrial para conocer algunos elementos claves del cambio tecnológico en los diferentes sectores económicos⁶⁵. Esta fuente permite disponer de información secuencial sobre el proceso de difusión de las tecnologías modernas, las características de los equipos empleados, así como de los procedimientos técnicos usados en los distintos procesos o actividades fabriles, aunque a menudo la información sea irregular, desigual y tosca⁶⁶. No sorprende, por tanto, que en los últimos años haya aparecido un número cada vez mayor de propuestas metodológicas que se apoyan en la utilización de las matrículas industriales (González y Redero, 1990).

No obstante, la fuente adolece de una serie de limitaciones⁶⁷. El primer aspecto a destacar de la contribución industrial se refiere a su gran duración temporal. Esto constituye una ventaja para los análisis históricos a largo plazo, pues desde su origen en 1845 se dispone de una serie temporal de larga duración. Pero, al mismo tiempo, esta virtud representa uno de sus principales inconvenientes, pues ha determinado una

⁶⁴ Una adecuada combinación de estas fuentes con otras notariales (registro de sociedades) y demográficas permite ahondar en las estrategias familiares en torno a los negocios fabriles (Martínez Carrión, 1997: 3).

⁶⁵ Precisamente en la eficacia del impuesto para evaluar el cambio técnico se han centrado buena parte de los debates sobre el mismo. *Vid.* Gómez Mendoza (1990), Nadal y Tafunell (1992), Zapata *et al.* (1996), Arízcueun (1997).

⁶⁶ Ejemplos de su utilización en esta dirección son los trabajos de Nadal (1980, 1983, 1985a, b, 1987a, b, 1992). De carácter sectorial, Zambrana (1987) para la industria aceitera, Martínez Carrión (1989) para las conservas vegetales, Carmona (1990b) para la industria del curtido, Puig (1993) y Pan-Montojo (1994) para la industria alcohólica, Moreno (1999) para la industria harinera, etc.

⁶⁷ Parte de los comentarios son deudores de la crítica realizada a la fuente por Nadal y Tafunell (1992: 255-260).

notoria falta de homogeneidad (Comín, 1988).

En primer lugar, porque las estadísticas de la contribución industrial (ECI) no se encuentran disponibles para la totalidad del siglo XIX⁶⁸. Durante el siglo XX la recopilación de los datos se normalizó y existe una mayor disponibilidad de información⁶⁹.

Por otra parte, la Ley de Bases de 29 de junio de 1911, reguladora de las Cámaras de Comercio, estableció un recargo a favor de estos organismos, del 2 % sobre las cuotas que debían satisfacer los electores de las mismas por el ejercicio del comercio o de la industria⁷⁰. La ley establecía que el cuerpo de electores estaría formado en lo sucesivo por todos los *comerciantes, industriales y nautas* cuya cuota al Fisco no fuera inferior a 40 pts anuales. Esto permitió, de paso, dotar a las Cámaras de recursos propios⁷¹.

A partir de entonces, existe una fuente auxiliar, pues en las Cámaras de Comercio existe una copia de las matrículas industriales correspondientes a su demarcación, aunque en los casos en los que exista más de una cámara para cada provincia, la información de cada entidad no cubre la totalidad del territorio provincial. De ahí que en el caso de pérdida o imposibilidad de acceso a las estadísticas en el Ministerio, se abre la posibilidad de recurrir a los que conservan estas entidades en sus archivos.

⁶⁸ Tan sólo se publicaron desde su creación seis estadísticas administrativas de la contribución industrial. Una primera aparecida en 1855 que incluye series anuales desde 1845 a 1855; la segunda, publicada en 1857, tan sólo aporta datos del año anterior; la tercera está fechada en 1863 y recoge los cifras del mismo año. La siguiente no aparecerá hasta 1878 (publicada en 1879) y de ahí hasta finales de siglo únicamente disponemos de otras dos, las correspondientes a 1889-90 y 1900. Un bagaje, en conjunto, bastante escaso.

⁶⁹ De hecho, en opinión de Martínez Carrión (1997: 6), "los datos sugieren que son muy aprovechables más allá de 1900".

⁷⁰ Véanse los artículos 53 y siguientes del Reglamento orgánico de las Cámaras de Comercio de ese mismo año.

⁷¹ El Real Decreto-Ley de 29 de julio de 1929 reguló con mayor claridad que la Ley de 1911 el carácter oficial de las Cámaras. Se aprobó el Reglamento General de las Cámaras de Comercio. Uno de los objetivos de la nueva legislación era conseguir que las Cámaras tuvieran inscritos en sus Censos de

En segundo lugar, la legislación que regulaba la contribución industrial experimentó numerosas variaciones: modificaciones parciales en los reglamentos y en las tarifas, inclusión de nuevas actividades, etc. Ya se ha hecho referencia a algunas de las principales modificaciones que tuvieron lugar durante el primer tercio del siglo XX. Pero quizá las dos de mayor trascendencia fuesen las estipuladas en las leyes de 3 de agosto de 1907 y 19 de octubre de 1920, relativas ambas a la contribución de utilidades.

La contribución de utilidades era un impuesto de naturaleza distinta a la contribución industrial, de los denominados de régimen de cuota variable. La base de imposición era el beneficio neto real, obtenido por estimación directa de la propia declaración del contribuyente (Ballesteros, 1935: 24), en tanto que la contribución industrial se basaba en métodos indirectos apoyados en determinados elementos productivos (potencia de la maquinaria instalada, número de husos, tamaño de los hornos, tamaño de las sierras o máquinas, número de molinos, etc.). Como corolario de estos cambios, la imagen que nos proporcionan las ECI no es siempre exacta, sobre todo para la actividad industrial, pues en la contribución sobre las utilidades se incluyeron principalmente (aunque no en exclusiva) las sociedades más grandes y, además, se observa una conversión jurídica de muchas sociedades en anónimas, a consecuencia de la fiscalidad más favorable de este impuesto⁷².

Desde el momento del nacimiento de la contribución de utilidades, ésta dio lugar a numerosas confusiones por la forma en que había sido redactada la Ley de 27 de marzo de 1900 encargada de su regulación, así como el propio reglamento del impuesto, especialmente en lo referente al objeto y al sujeto impositivo. Los problemas afectaban a las tres tarifas de que éste se componía. Pero interesa especialmente la tarifa 3ª, que era la que gravaba unas rentas con orígenes similares a los de la contribución industrial.

Comercio, Industria y Navegación a todos los que se dedicaban a esas actividades, personas físicas o jurídicas (Zapata *et al.*, 1996: 53).

⁷² Así, en la ciudad de A Coruña se observa en los años anteriores a la guerra mundial y durante la misma un proceso de constitución de numerosas sociedades anónimas dentro de las actividades de espectáculos: *La Armonía Local*, *Asociación de la Prensa*, *La Cabina*, *Gran Café Méndez Núñez*, *Sociedad Ideal de Espectáculos*, *Sociedad Popular de Espectáculos*, *Taurómaca La Perla*, *El Teatro*, *Sociedad de Espectáculos Teatrales*, *Nueva Cinematográfica*, *Nueva Taurina*, *Salón Coruña*, *Salón París*, *Trianon*,

En esta tarifa existía una notable desorientación legal⁷³. Esto sembraba serias dudas acerca del futuro recaudatorio del impuesto y es lo que explica el escaso porcentaje que supuso durante sus primeros años de vigencia. Como consecuencia de todo ello, existen dudas sobre su viabilidad como fuente para la realización de estudios históricos, debido a la defraudación que aparentemente tuvo lugar (Carreras, 1989: 238). Pero, sobre todo, la normativa reguladora tuvo consecuencias sobre la propia contribución industrial porque “había empresas unipersonales que se transformaban en sociedades anónimas para escapar del gravamen efectivo que comportaba la contribución industrial”⁷⁴.

Esta situación se mantuvo hasta el momento en que se regularon con mayor precisión los aspectos relacionados con el objeto y el sujeto de la imposición, hecho que tuvo lugar con la aprobación de las normativas de 1907 y 1920. Tras declararse en la Ley de Presupuestos de 31 de diciembre de 1905 la sujeción al impuesto de utilidades de las sociedades comanditarias por acciones (artículo 18) y, sobre todo, tras su extensión a las compañías fabriles (hasta entonces excluidas de la misma por disposición reglamentaria) gracias a la Ley de 3 de agosto de 1907 (artículo 1)⁷⁵, el sujeto pasivo del impuesto quedó más claramente delimitado. Desde entonces, comenzó el despegue recaudatorio de la contribución de utilidades (en especial de su tarifa 3ª). Paralelamente, se torna más difícil utilizar la contribución industrial como única fuente para el análisis histórico-económico. Con carácter general, en distintos momentos quedaron excluidas: las sociedades mercantiles, las corporaciones administrativas o las comunidades de bienes (tarifa 3ª de Utilidades), las explotaciones mineras y las sociedades dedicadas a la fabricación de alcoholes, además de refundirse en la Patente nacional de automóviles las cuotas de contribución industrial que con anterioridad

etc. Todas ellas con un capital muy reducido. *Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas*.

⁷³ Tal y como se definió el objeto de una y otra contribución, parecía que la regla general era la correspondiente a la contribución industrial y la otra una mera excepción (Solé, 1967: 177).

⁷⁴ Solé (1967: 171). De ahí el criterio defendido en la Memoria de la Dirección General de Contribuciones de 1913 que consideraba como adecuados los signos externos para la determinación de la renta generada, a pesar de las limitaciones de ésta, pero que se consideraban menores que los que suponía la contribución de utilidades.

⁷⁵ “Las sociedades anónimas y las comanditarias por acciones que se dedican a uno o varios ramos de fabricación contribuirán con arreglo a las utilidades líquidas que obtengan, a tenor de los epígrafes de las tarifas 2ª y 3ª de la Ley”.

venían satisfaciendo los propietarios de esta clase de vehículos.

Con todo, la utilización de la contribución de utilidades complementariamente a la contribución industrial reporta otras ventajas cualitativas. La principal es que las empresas que tributaban por utilidades elaboraban memorias que remitían a la Hacienda. La Administración obligaba a las sociedades a someterse a un control sobre la marcha interna de la empresa, y a llevar cuenta detallada y fidedigna de su proceso económico (Beltrán y Moreta, 1942: 5-6). Desgraciadamente esto ocurría casi exclusivamente con las empresas que adoptaban la forma de sociedades anónimas o limitadas (éstas, en menor medida), y como máximo remitían al organismo recaudador un simple certificado con los resultados de Pérdidas y Ganancias⁷⁶.

Sin embargo, a pesar de todas estas circunstancias, se ha señalado que en aquellas regiones como Galicia, caracterizadas por la elevada presencia de industrias de bienes de consumo, y formadas mayoritariamente por empresas pequeñas y medianas, a menudo de carácter familiar, las posibilidades de la fuente son “extraordinarias”⁷⁷. Además, para el primer tercio del siglo XX se ha descubierto que los porcentajes de participación de la contribución de utilidades se mantuvieron relativamente estables (Comín, 1994), lo que refuerza la confianza en la contribución industrial para este período (Martínez Carrión, 1997: 8).

Las pistas que arroja el análisis de otras fuentes complementarias a nivel nacional, principalmente el Registro Mercantil y los Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas, parecen dirigirse en la dirección de una mayor presencia de las empresas constituidas bajo forma jurídica de sociedades anónimas en los servicios

⁷⁶ La pobreza documental se agrava en los casos de aquellas empresas que tenían derecho a descontar en utilidades los pagos efectuados por otras contribuciones (territorial, industrial, transportes), con lo que ni siquiera remitían copias de sus resultados, sino simplemente una hoja sellada que indicase que, una vez satisfechas esas obligaciones, y si la cantidad superaba a lo que tendría que abonar por utilidades, ya no procedía practicar liquidación por este último impuesto. Esta circunstancia se producía principalmente en las sociedades colectivas, comanditarias o comunidades de bienes. Para el País Vasco, que ostentaba un régimen fiscal especial, *vid.* Alonso Olea (1997, 1999).

⁷⁷ Término empleado por Martínez Carrión (1997: 7), quien parte de la situación existente en Murcia antes de la Primera Guerra Mundial, y hace extensiva su apreciación a otras regiones españolas en donde

públicos (agua, gas, electricidad, transporte), hecho que aparece aun más pronunciado en regiones con un bajo nivel de industrialización. Por tanto, el bajo número de sociedades anónimas existentes refuerza la imagen de la contribución industrial (Abreu, 1992: 259).

Por lo que respecta al sector industrial, a partir de la segunda década del siglo se aprecia un aumento de las empresas de fabricación que tributaban por utilidades. Sin embargo, existen elementos que permiten otorgarle un margen de confianza incluso para la década de 1920, porque no todas las sociedades mercantiles sujetas a contribución por utilidades escapaban a la tributación por contribución industrial. Este era el caso, entre otras, de las sociedades anónimas, comanditarias y limitadas cuyo capital no superase determinados umbrales (en 1930, por ejemplo, éste sí situaba en un millón de pts), que continuaban estando obligadas a tributar por la tarifa 3ª de industrial. Por tanto, en la práctica, las principales excepciones eran las grandes sociedades metalúrgicas y mineras y, en general, las industrias de bienes de equipo (sectores intensivos en capital), que en Galicia, y en la provincia de A Coruña tenían una presencia testimonial (Martínez Carrión, 1997: 7).

Los métodos de cuantificación indirectos de la contribución industrial crearon, por su parte, numerosos problemas⁷⁸. La gran mayoría de los rendimientos de las empresas no se calculaba mediante la determinación directa de los gastos e ingresos totales generados en la explotación, lo que obligaba a la utilización de indicios o signos externos que evaluaran la potencialidad económica del negocio. Sin embargo, el impuesto padeció una cierta petrificación debido, en gran medida, al sistema indiciario adoptado, porque el signo externo era un instrumento bastante rudimentario que se utilizaba para medir la renta generada por el ejercicio de una actividad lucrativa (Corella, 1977: 70). El primer problema, por tanto, nacía del grado de fiabilidad de esos

dominase una estructura industrial similar a la descrita.

⁷⁸ Por esta razón, los intentos de superación de estos métodos en la tributación de los beneficios de los industriales y comerciantes fueron numerosos, atravesando "en la historia fiscal de España por diversas fases que atestiguan la dificultad de la solución". *Ley de 16 de diciembre de 1940 de Reforma Tributaria*, op. cit., p. 91.

índices para el cálculo de la cuota y, en definitiva, para medir el tamaño y actividad de una determinada industria, porque no todos los esquemas productivos tenían un índice o signo externo aceptable⁷⁹.

La contribución industrial, asimismo, no sometía a igual trato a todas las actividades, dado que el conocimiento de cada una de ellas no era igual en todos los casos, dependiendo en buena medida del grado de desarrollo del sector o actividad⁸⁰. Pero las dificultades se mantuvieron y agravaron por la circunstancia de que la utilización de índices se realizaba teniendo en cuenta actividades y no empresas y, evidentemente, no tenía por qué existir coincidencia entre ambas, lo que introduce un factor de distorsión.

Un problema adicional se deriva de la sensibilidad del impuesto ante los cambios tecnológicos dado que, aunque la administración acertase en la bondad de esos métodos indirectos, podía ocurrir que, como consecuencia de la evolución tecnológica, estos medios quedasen obsoletos para la determinación de las cuotas. Por tanto, sería necesaria la actualización periódica de los valores asignados a las diferentes actividades.

Igualmente se plantea una duda razonable acerca de la bondad de los criterios de fijación de las cuotas en relación con el valor añadido de cada actividad. Tal y como señalan Nadal y Tafunell (1992), es difícil encontrar una respuesta definitiva a estas dos cuestiones, debido al escaso conocimiento que poseemos sobre algunos de estos temas. Pero los resultados de la investigación encargada en 1896 por la Hacienda a sus ingenieros industriales parece indicar que no siempre se adaptaban a los rendimientos, en el caso concreto de las actividades manufactureras.

⁷⁹ Al menos en el caso de la industria manufacturera, si bien ésta contó con signos externos más idóneos que actividades de otra naturaleza.

⁸⁰ Este problema se presentó realmente en los primeros tiempos de vigencia del impuesto, cuando la administración tenía un conocimiento imperfecto de las actividades que iba a someter a tributación. Una muestra de todo ello la tenemos en la multiplicación del número de epígrafes del impuesto, conforme la Administración mejoraba en el conocimiento de los niveles productivos de las empresas (especialmente las

Es conveniente tener presente también que estos signos externos han estado sometidos a evolución en el tiempo, lo que de hecho plantea dificultades adicionales a la hora de establecer comparaciones en períodos temporales más largos. Estos signos han experimentado una progresión desde unos índices bastante rudimentarios en los primeros momentos de existencia del impuesto hacia otros más elaborados. Inicialmente, fue el propio establecimiento o fábrica (una cuota por establecimiento), más tarde fue la maquinaria utilizada (cuota en función del número de máquinas), después determinados elementos relacionados con la producción (o con la capacidad de producción) y, finalmente, la capacidad productiva de la máquina o instalación.

Otra dificultad sería, pero difícilmente evaluable, nace de que se trata de una fuente de naturaleza fiscal, e inevitablemente esto plantea el eventual problema de su grado de fiabilidad, dado que las declaraciones podían prestarse a ocultación⁸¹. Sin embargo, no es posible afirmar contundentemente que existiese tal defraudación (la dispersión del hábitat gallego y las malas comunicaciones podían favorecer el fraude, pero esas circunstancias apenas se daban en el municipio coruñés), pues ésta es de difícil de cuantificación⁸². Al contrario, el estudio de algunos casos locales parece vislumbrar un elevado grado de fiabilidad (Sudrià, 1997), aunque no faltan estudios que constaten la existencia de fraude en determinadas industrias (Miranda, 1991). Y, además, el aumento de la presión fiscal que tuvo lugar en algunos períodos, y en particular durante la Dictadura de Primo de Rivera, estuvo acompañado de severas

industriales), además del propio crecimiento y diversificación del sector secundario, tal y como ponen de manifiesto Nadal y Tafunell (1992: 256): 290 epígrafes en 1868 frente a 718 en 1904.

⁸¹ Para Martínez Carrión (1997: 2) con los datos de las ECI "es arriesgado conocer la dimensión real del proceso de industrialización y [...] las conclusiones que se derivan puedan ser engañosas, dada la naturaleza fiscal de la fuente".

⁸² El Instituto de Reformas Sociales, advertía que, a nivel provincial, existía una elevada ocultación en la riqueza industrial y minera, pero también en la riqueza agrícola, forestal y urbana, aunque no aporta información acerca de su magnitud: "3.º Que la propiedad urbana tributa tanto menos cuanto más alejada se encuentra de la capital de la provincia, como lo de demuestra el hecho de que los edificios del Ferrol y de Santiago no contribuyan al Estado en la proporción que los de La Coruña. 4.º Que las altas y bajas trimestrales de muchas industrias, y aun dentro de la misma, las altas y bajas de artefactos y herramientas, hecho frecuente en las industrias de carácter intermitente, tales como la de salazón, conservas, sierras, etc., constituyen un medio fácil para burlar la acción fiscal y para eludir el pago de los impuestos correspondientes. 5.º Que el tributo minero de explotación [...] resulta también reducido muchas veces, tanto por el valor que se le asigna al mineral como por la cantidad del mismo. 6.º Que la tributación minera por superficie resulta completamente falsa" (IRS, 1919a, 2: 206-207).

medidas contra la evasión fiscal, incluida la contribución industrial⁸³.

La agremiación en determinadas categorías de industriales, comerciantes, profesionales, etc. a efectos del pago del impuesto, establecida por primera vez en 1847, provocó algunos problemas añadidos. Por un lado, la cuota global asignada a cada gremio no se adecuaba al movimiento de la actividad industrial y comercial y, además, inducía a la evasión fiscal. Por otro, la carga tributaria no se distribuía equitativamente entre los miembros del gremio.

No obstante, el alcance de la agremiación varió a lo largo del tiempo, tendiendo a aumentar el número de actividades sometidas a la misma. Destaca en esta etapa el Real Decreto de 11 de mayo de 1926, por el que se modificaban las bases de la contribución industrial, dejando las puertas abiertas a la extensión de la agremiación. Dicha resolución autorizaba el régimen de agremiación a aquellos industriales, comerciantes o profesionales que lo solicitasen al Ministerio de Hacienda, aun ejerciendo industrias no definidas como agremiables en el Reglamento del impuesto, aunque años más tarde la Circular nº 1 de 1941 de la Dirección General de Contribuciones reconocía que los industriales de la tarifa 3ª apenas habían hecho uso de esta posibilidad para agremiarse (Zapata *et al.*, 1996: 44).

De todos modos, no siempre se recurría al régimen de agremiación. Tan sólo se empleaba en aquellos casos en los que no era factible disponer de un elemento físico que permitiese estimar el volumen de producción, o cuando la actividad industrial tuviese escasa importancia en términos de valor añadido (Nadal y Tafunell, 1992: 257).

Otro de los inconvenientes que con mayor frecuencia se han señalado es la no coincidencia del número de comercios, industrias, etc. con el de licencias concedidas por la Administración. En el sector comercial la dificultad es más perceptible, pues la

⁸³ Ben-Ami (1983: 177). Las medidas del Directorio militar permitieron un rápido incremento de la recaudación de toda clase de impuestos. En cuanto a la contribución industrial, el número de contribuyentes registrados como industriales o comerciantes aumentó en un 63% y su aportación a los ingresos de Hacienda subió en un 70% en cinco años, ante una subida de sólo un 33% en 1907-1919

tributación se realizaba por productos, o por grupos o familias homogéneas de productos que vendía un establecimiento. Esto significa que un mismo titular (o una misma empresa, o un mismo establecimiento) podía figurar repetidamente en las matriculas. Por tanto, el número de licencias era superior al de comercios verdaderamente existentes. Este escollo tiene distinta trascendencia dependiendo del área geográfica estudiada, pues es más sencillo de detectar y corregir si analizamos una ciudad o un sector, pero el esfuerzo se multiplica si se trata de un análisis regional o nacional⁸⁴.

En el sector industrial o artesanal y de servicios ocurría un fenómeno parecido. Los problemas para distinguir entre actividades comerciales y otras como el comercio-servicios o el artesanado-comercio, complican la labor, pues en determinados casos éstas aparecían separadas, y, en cambio, producción y venta a menudo figuraban unidas. Estos obstáculos, en ocasiones, se pueden salvar aplicando coeficientes multiplicadores calculados empíricamente para marcos territoriales más o menos reducidos, unificando titulares y domicilios⁸⁵. Este sector presenta unas cifras que resultan confusas, debido a que las cuotas que se aplicaban consistían en un derecho fijo, que dependía de la importancia de la población en la que se ejerciese la actividad (Pedraja, 1996).

(Ben-Ami, 1983: 179).

⁸⁴ El *Anuario del Mercado Español* publicado por Banesto ha incluido estimaciones acerca de la diferencia entre número de licencias y comercios, aunque generalmente sin demasiados argumentos justificativos. Este Anuario recoge, desde 1963, información sobre las Licencias Fiscales relativas al sector comercial en nuestro país, por ramas, desglosadas a nivel provincial y de las capitales, con distinción entre comercio mayorista y minorista, y con datos acerca de las grandes superficies comerciales, los autoservicios minoristas de alimentación o los mercados.

⁸⁵ Siguiendo el método empleado por Escolano (1987) para Aragón, utilizando las estadísticas de la Licencia Fiscal.

A pesar de todo, el balance es favorable. El Equipo investigador coordinado por Zapata considera que “los porcentajes de las cuotas de la ECI resultan insustituibles al comienzo de cualquier estudio sobre la industria”, a pesar de que “conseguido esto, se hace obligatorio el uso de otras fuentes”, “por los defectos y debilidades de las citadas estadísticas”. Los autores defienden el uso de esta fuente, “para obtener una primera imagen, aunque sea defectuosa e superficial” (Zapata *et al.*, 1996: 53).

**3. La neutralidad durante la
Primera Guerra Mundial y sus
efectos en la actividad económica
de A Coruña**

3. LA NEUTRALIDAD DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y SUS EFECTOS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE A CORUÑA

3.1. LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA GLOBAL

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, el ciclo expansivo que había dominado el mundo occidental durante los primeros años del siglo XX tocó a su fin (Lewis, 1983; Aldcroft, 1985). La guerra significó la consolidación de un cúmulo de dificultades y tensiones en las relaciones económicas y financieras entre países, surgidas en los decenios previos (Renouvin *et al.*, 1995), que sólo habrían de tener solución tras la nueva reorganización internacional que se produjo tras el final del conflicto (Tortella, 2000).

El inicio del siglo XX fue uno de los períodos, en términos comparativos, más desfavorables en el desarrollo económico español a largo plazo (Prados, 2000, 2003; Carreras y Tafunell, 2004). La crisis colonial trajo consigo vientos de cambio, iniciándose así un viraje en la trayectoria del capitalismo español. En algunas capitales españolas, el ciclo económico se encontraba en una fase alcista desde el tránsito entre los siglos XIX y XX, circunstancia que convencionalmente se ha asociado a la repatriación de capitales antillanos, lo que derivó en un auge de las inversiones industriales⁸⁶. Pero este proceso de crecimiento industrial no siempre tuvo continuidad durante los años que antecedieron a la guerra mundial, si se exceptúan algunos casos puntuales, como Bilbao, Zaragoza o Barcelona⁸⁷.

Sin embargo, a la altura de la guerra mundial, la economía española presenta manifiestos signos de agotamiento, excesivamente dependiente de los parámetros que la definían desde finales del siglo XIX: proceso de industrialización insuficientemente consolidado, mercado interior estrecho (condicionado por una agricultura pobre y poco diversificada, con las consiguientes limitaciones de demanda que ello implicaba), bajo

⁸⁶ Alvargonzález (1977: 32), Rivera (1985: 43), Alvargonzález, Fernández y Tomé (1992: 152), Bueno (2000: 49).

nivel de formación de capital⁸⁸, descompensada estructura social, y, finalmente, política exterior marcadamente proteccionista⁸⁹.

Tradicionalmente se consideraba que la guerra había constituido un período excepcionalmente próspero para España, toda vez que el aumento de las exportaciones y la caída de las importaciones habían repercutido en un crecimiento del producto interior (Roldán y García Delgado, 1973 I: 200 y ss.; García Delgado, 1983b: 543; 1986: 117; Sudrià, 1990: 363). Prueba de ello es el indicador de constitución de sociedades, que en el período bélico registra su mayor dinamismo desde el impulso que experimentara a principios de siglo, gracias a la aludida repatriación de capitales coloniales (Maluquer, 1991: 72; García Delgado y Jiménez, 1998: 261-262).

Las estimaciones del producto nacional y del comercio realizadas durante los años ochenta relativizaron esa imagen optimista, ya que mostraban un crecimiento más bien débil (Carreras, 1984, 1990a; Tena, 1985). En todo caso, puntualizaban que la influencia de la contienda había sido indirecta, y que las cifras favorables de la economía española en comparación con el entorno europeo se debían al empeoramiento de los resultados de estos últimos países, y no a una mejoría de los españoles (Carreras, 1991: 286). En lugar de abrir la economía española a nuevas oportunidades en el exterior, el principal impacto de la guerra fue un cambio en los precios relativos y una fuerte inflación, dando origen a un crecimiento de la producción y la tasa de ahorro, basados principalmente en la reducción de los salarios reales y la redistribución del ingreso interior (Alcalá y Sudrià, 1989: 13), lo que impidió un crecimiento del mercado doméstico. Como consecuencia de ello, se desencadenó una aguda lucha de clases (Ben-Ami, 1983: 13).

Se ha afirmado que España salió derrotada del conflicto en términos de coste de

⁸⁷ García Merino (1992: 101), Fernández Clemente y Forcadell (1992: 440-441), Oyón *et al.* (1998).

⁸⁸ A pesar de la intuición, aunque no plenamente probada, repatriación de capitales después de 1898 a la que se ha hecho referencia, y de la reanudación de la entrada de capitales extranjeros.

⁸⁹ Broder (1976), Muñoz, Roldán y Serrano (1978), García Delgado (1981, 1991), Tortella (1985), Palafox (1986), Nadal (1987a, b), Maluquer (1991), Carreras y Fontana (1997: 53), García Delgado y Jiménez (1998).

oportunidad, debido a que varios sectores obtuvieron pingües beneficios en un entorno económico fundamentalmente especulativo⁹⁰. Es decir, la clase capitalista engrosó sus cuentas de resultados, mientras la clase trabajadora empeoraba su posición relativa⁹¹. Y lo que es más grave, los beneficios empresariales se consiguieron sin una modernización a gran escala de la estructura productiva del país. En realidad, lo más frecuente fue el aprovechamiento al máximo de la capacidad productiva instalada, sin inversión de los beneficios (Carreras, 1990a: 158).

El crecimiento no fue cronológica ni sectorialmente uniforme. En primer lugar, porque se detectan dos ciclos en la economía española. El primero, entre 1914 y 1915, en el que predominó el impacto negativo de la guerra; y el segundo, entre 1916 y 1918 (García Delgado, 1981, 1983a, lo retrotrae a 1915), en el que la actividad económica registró un importante crecimiento (Carreras, 1990a: 48). Y en segundo lugar, porque varios sectores resultaron beneficiados de la demanda exterior, procedente de los países beligerantes y de las naciones imposibilitados de mantener relaciones comerciales con la Europa en guerra.

Las actividades en las que la guerra tuvo un impacto positivo fueron el transporte marítimo, como consecuencia de la espectacular subida de los fletes (García Delgado, 1972; Roldán y García Delgado, 1973 II: 13; Valdaliso, 1996); el sector financiero, principalmente la banca privada (Tedde, 1984; Tortella y Palafox, 1984); la minería, aunque limitada casi exclusivamente al carbón (Vázquez García, 1985); la industria química (Carreras, 1990a), las industrias textiles (Sudrià, 1983; Deu, 1988), y la industria sidero-metalúrgica (González Portilla, 1981). Los sectores más perjudicados fueron probablemente la agricultura (Gallego, 1993), y la energía, aunque en este último caso permitiese la consolidación de otras fuentes alternativas, como la electricidad (Sudrià, 1987).

⁹⁰ En esta línea se expresaron Fontana y Nadal (1980: 105), quienes abrieron una nueva línea en la investigación sobre la guerra mundial, al considerar que ésta no fue realmente una oportunidad perdida para el país, sino que se produjo una fuerte acumulación de carácter esencialmente especulativo, que se hizo, en su mayor parte, a costa de los asalariados, y, por tanto, en abierto antagonismo con el

En Galicia no es posible hablar de revolución industrial con anterioridad a la Guerra Civil. Hacia el año 1900 la región ocupaba la peor situación relativa de su historia en términos de participación en la producción industrial española⁹². Sin embargo, los años de cambio de siglo constituyen uno de los períodos más expansivos en la historia contemporánea gallega (Carmona y García Lombardero, 1985: 443; Carmona, 2001a), circunstancia perceptible a través de la creación de nuevas sociedades, indicador en el que Galicia siguió un patrón similar al español⁹³. Las transformaciones se sucedieron con lentitud, debido a la necesidad de superación de numerosos obstáculos naturales, institucionales o sociales, entre otros, que bloqueaban una incorporación más acelerada del país a los parámetros que desde el siglo XIX han definido la modernización (Villares, 1982b: 260; Villares, 1991: 148; Carmona, 2001a). Con todo, Galicia fracasó en la formación de un auténtico tejido industrial. Las excepciones dentro del panorama industrial gallego fueron el sector conservero y la construcción naval. Las demás iniciativas (minería, servicios públicos urbanos, naciente agroindustria) complementan este panorama.

La guerra mundial sirvió de escenario a una nueva fase alcista de la economía regional. Durante el conflicto se produjo un aumento del número de sociedades registradas y de su capital, a pesar de que las nuevas sociedades creadas surgieron al amparo de una coyuntura especulativa, de manera similar a lo que ocurría en España (Abreu, 1992: 256-267). Amparadas en unas perspectivas de beneficio a corto plazo, no estaban suficientemente preparadas para el desafío que significaba el crecimiento de la demanda exterior (IRS, 1919a, 2: 98-99).

crecimiento del consumo interno (Tuñón, 1978, I: 86; Fontana, 1981: 211; García Delgado, 1983b: 548).

⁹¹ García Delgado (1984: 52 y ss.). La tesis contraria en Maluquer (1991).

⁹² Carmona (1990b: 25). Según una estimación realizada por Parejo (2001), en 1900 Galicia ocupaba la penúltima posición (sólo superada por Canarias) en términos de coeficiente de intensidad industrial, mientras que en 1850 se situaba la 4ª por la cola (por detrás se encontraban Canarias, Navarra y País Vasco), lo que demuestra la pérdida de posiciones dentro del conjunto nacional en la segunda mitad del siglo XIX. *Vid.* Zapata, S. (2001), "Apéndice estadístico", en Germán *et al.* (eds.), p. 579, tomado de Parejo (2001).

⁹³ Abreu (1992: 254). El avance fue comparativamente más rápido en Galicia que en el conjunto español (Abreu, 1985). Sin embargo, parece más prudente conjeturar que este comportamiento tuvo su raíz en el proceso de industrialización vinculado a la pesca y las conservas que se estaba llevando a cabo en la provincia de Pontevedra, y en particular en Vigo (Abreu, 1989; 2002: 16; Carmona, 2003b).

Por lo que respecta a la ciudad de A Coruña, a largo plazo el clima económico venía experimentando una evolución positiva. La última década del siglo XIX y los primeros años del XX fueron uno de los períodos más dinámicos en la historia económica de A Coruña (Lindoso, 1999). Aunque no se trate de un proceso industrializador en toda regla, durante este período tuvo lugar el despegue industrial coruñés, “modesto si lo comparamos con otras zonas de España, pero relevante en relación con la economía gallega”⁹⁴.

De acuerdo a los datos procedentes de los Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado⁹⁵, se observa que con anterioridad a la guerra, el indicador de constitución de sociedades presenta una clara tendencia descendente en la provincia de A Coruña, aunque el despegue en el conjunto de Galicia tuviese lugar con un cierto retraso con respecto al conjunto de España (Abreu, 1992: 256). En realidad, el principal factor responsable de este negativo comportamiento fue la transformación en las formas societarias. Por un lado, se registró una notable caída en la constitución de empresas bajo formas personalistas (principales instrumentos jurídicos de las empresas españolas durante las primeras décadas del siglo XX)⁹⁶, como las sociedades colectivas, mientras que la sociedad anónima comenzaba a ganar presencia, aunque sin llegar a ser todavía dominante (Gráfico 1)⁹⁷. La tendencia de la provincia de Pontevedra fue muy similar a la coruñesa, aunque el capital empleado fuese el doble en la provincia de A Coruña.

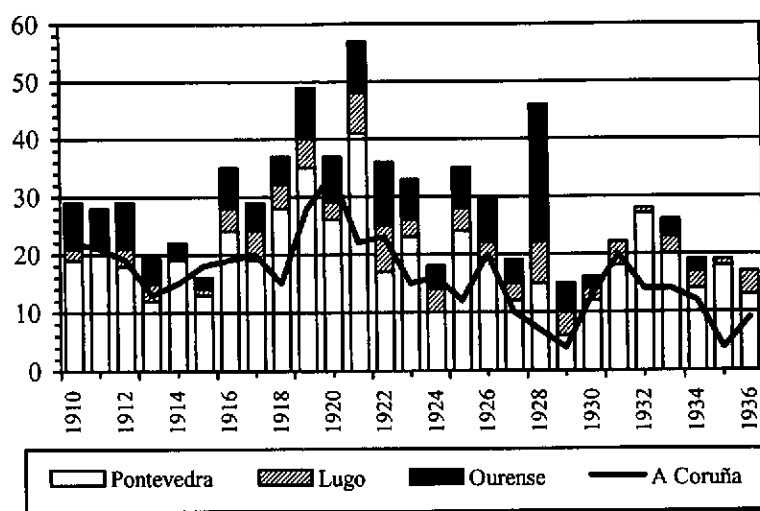
⁹⁴ Abreu (1983), Lindoso (1999; 2003: 46-48), Lindoso y Mirás (2001: 32).

⁹⁵ Una crítica en Calvo (1988: 12-13).

⁹⁶ El proceso de sustitución de formas jurídicas personalistas, iniciado en Galicia en los años veinte, se concretó en la hegemonía de la sociedad limitada como forma mayoritaria en la asociación de capitales hasta los años setenta. En cambio, la penetración de la sociedad anónima en la economía gallega fue lenta y tardía (Abreu, 1992: 259-262).

⁹⁷ García Delgado (1981: 432-433) señala que la inversión en sociedades no anónimas durante la guerra en España tuvo un escaso dinamismo. En cambio, la inversión en sociedades anónimas aumentó enormemente. Por el contrario, en 1919-23 se produjo un acelerado proceso de disolución de sociedades, que fue paralelo a un aumento de la inversión en fincas, particularmente urbanas. Esto demuestra el carácter especulativo de la acumulación de capital a lo largo de la guerra (Tortella y Palafox, 1983).

GRÁFICO 1. NÚMERO DE SOCIEDADES CONSTITUIDAS EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS, 1910-1936



FUENTE: *Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado*. Elaboración propia

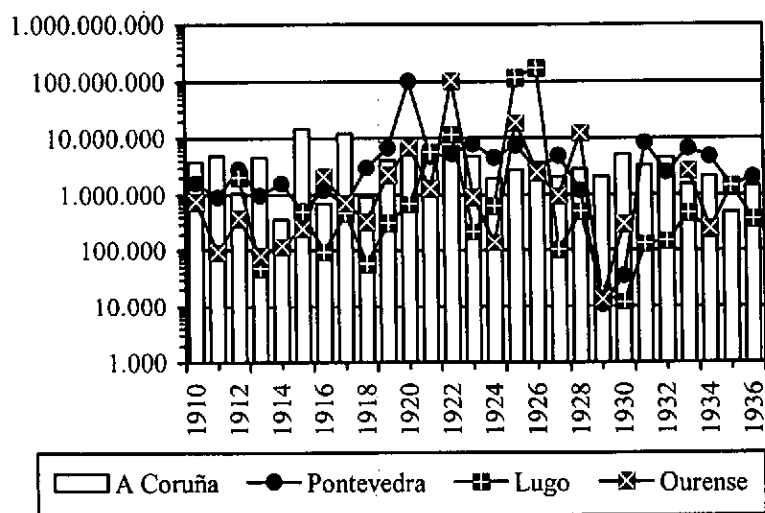
La incidencia de la guerra mundial a nivel provincial fue, sin embargo, tremendamente irregular. Mientras en España el número de nuevas sociedades se duplicaba entre 1913 y 1918, en A Coruña el número se mantuvo bastante estable (de 13 a 15), con una suave tendencia ascendente⁹⁸. Resulta sintomático que los mayores picos en la creación de empresas se hallen en la posguerra.

Por su parte, la serie de capitales sufrió violentas oscilaciones, con máximos en los años 1915 y 1917 (los más elevados de todo el período), seguidas de fuertes caídas en 1916 y 1918, además de la de 1914 (Gráfico 2). Estos picos coinciden con la tendencia española (García Delgado, 1981: 427). Nuevamente, las formas personalistas fueron las que más incidieron en la tendencia general del número de sociedades constituidas, lo que reafirma la reducida dimensión de las nuevas empresas creadas durante la guerra. Pero las responsables de los intensos movimientos de capitales fueron exclusivamente las sociedades anónimas. La serie está condicionada por la presencia de algunas sociedades anónimas creadas durante la guerra en Lugo y Ourense, al amparo

⁹⁸ "No ha sido ciertamente en esta provincia [A Coruña] donde se han creado más industrias nuevas ni donde se han desarrollado más las existentes con ocasión de la guerra, pues teniendo un carácter secundario, es decir, necesitadas de importar primeras materias de otros países, se comprende que la vida industrial de esta provincia no ha podido ser activa" (IRS, 1919a, 2: 232).

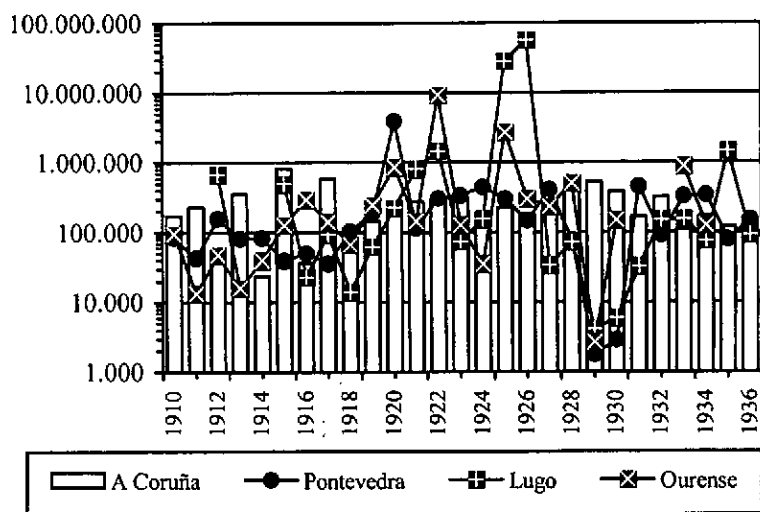
de la revitalización de la minería, aunque en estas provincias dominasen las formas personalistas. Además, en A Coruña las nuevas sociedades se acogían a la forma anónima, lo que explica que el capital medio de las empresas creadas fuese algo más elevado que en Pontevedra (Gráfico 3).

GRÁFICO 2. CAPITAL NOMINAL DE LAS SOCIEDADES CONSTITUIDAS EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS, 1910-1936



FUENTE: *Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado*. Elaboración propia

GRÁFICO 3. CAPITAL MEDIO NOMINAL DE LAS SOCIEDADES CONSTITUIDAS EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS, 1910-1936



FUENTE: *Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado*. Elaboración propia

La Primera Guerra Mundial tuvo efectos contradictorios en la economía de la ciudad de A Coruña. Al contrario de lo que ocurría en otras áreas del país⁹⁹, la ciudad no pudo sacar provecho adecuadamente de la favorable coyuntura bélica¹⁰⁰. Tampoco los escasos sectores favorecidos por el entorno derivado de la guerra extrajeron una ventaja suficientemente sólida de la situación, aprovechando para modernizar sus estructuras productivas, y garantizar así una mayor competitividad una vez finalizado el conflicto¹⁰¹.

En realidad, aunque hubo un cierto crecimiento en la constitución de algunas industrias, creadas al amparo del efecto invernadero, predominó el impacto negativo ocasionado por la disminución de las importaciones en una ciudad netamente comercial y mercantil. La ralentización de la actividad mercantil, industrial y portuaria, perjudicó a un amplio abanico de actividades económicas urbanas, en especial dentro del sector terciario¹⁰². La industria y el comercio resistieron mejor, dadas sus características estructurales, ya que el sector estaba dominado por empresas de pequeñas dimensiones, que atendían a un mercado local o regional, y que eran menos sensibles a las coyunturas externas. Pero esta estrategia impidió un desarrollo más acelerado de la ciudad¹⁰³.

⁹⁹ Vid., entre otros, Escudero (1986), Calvo (1988), Deu (1988), Alonso Olea (1995).

¹⁰⁰ Como tampoco lo hicieron dentro de la provincia ni Santiago ni Ferrol. En el primer caso, por carecer de producciones competitivas, en la línea de lo que ocurría en A Coruña, por lo que se vio afectada principalmente por los problemas de incremento de los precios y por la insuficiencia de recursos alimenticios. La ciudad no consiguió liberarse de esta paralización en todo el período 1914-22. En el segundo, por la excesiva dependencia de los programas navales, una vez agotado el esfuerzo de la política promulgada en 1907 (Bascos, 1985: 119-120; Precedo, 1995: 46-47).

¹⁰¹ "La actividad industrial, con la guerra, se ha acentuado [...] sin embargo ha habido y hay pocos industriales que, mirando al porvenir con serenidad, se preocupen de mejorar e intensificar sus productos y obtener mercados, para, cuando la competencia aparezca, estar preparados y en situación más favorable" (IRS, 1919a, 2: 158).

¹⁰² Según la Cámara de Comercio, "en La Coruña la producción industrial no ha aumentado, ni tampoco la actividad mercantil, en general, desde el comienzo de la guerra. La causa principal, las carencias de los transportes". Suárez Pumariaga, G. y Valcárcel, A. "Informe que la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, eleva a la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, acerca de las causas y de los remedios de la crisis de los transportes ferroviarios en esta localidad", *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña (COCINC)*, nº 7, diciembre de 1916, p. 11.

¹⁰³ Algunos teóricos (especialmente los que defienden que las actividades industriales constituyen el eje del desarrollo urbano inicial) sostienen que cuando el mercado es rural, como era en buena medida el de A Coruña, el tipo de actividades en las que se puede especializar un área en el umbral de su bautismo

De este modo, A Coruña pasó a formar parte del grupo de áreas y sectores perjudicados por el conflicto, porque durante la guerra se constata una ralentización de las actividades económicas urbanas¹⁰⁴. De la intensidad de su marca habla con claridad el estancamiento e incluso descenso del número de empresas registradas en la matrícula industrial, aunque el impacto fuese distinto según los sectores. En este sentido, compartió la pauta evolutiva de ciudades afectadas por la guerra, como Las Palmas, Valencia, Sevilla, Gijón, Palma, Alicante, Cartagena o Ferrol, todas ellas ciudades portuarias, muy castigadas por la crisis del tráfico mercantil¹⁰⁵. En algunas de estas ciudades, se observa que algunos grupos sociales realizaron grandes negocios derivados de la comercialización hacia los países contendientes, aunque el transcurrir de la guerra terminó por hundir algunas de las exportaciones, sobre todo a partir de 1916-1917¹⁰⁶. Por el contrario, ciudades como Bilbao, Cádiz, Vigo, San Sebastián, Málaga o Zaragoza progresaron, gracias al desarrollo de sectores industriales, comerciales, o navales impulsados por la demanda bélica¹⁰⁷, mientras ciudades como Oviedo se apoyaban en el crecimiento del sector terciario¹⁰⁸.

3.2. EL COMPORTAMIENTO DE LA POBLACIÓN CORUÑESA DURANTE LAS DOS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

El crecimiento demográfico de una comunidad está íntimamente vinculado con las condiciones económicas imperantes en cada momento, aun cuando la relación no siempre es lineal. Richardson (1971) sostiene que el crecimiento demográfico puede

industrial sólo pueden ser aquellas de tipo básico o “rutinario”. Esta concepción se deriva de la teoría de la base económica (Hoyt, 1941).

¹⁰⁴ Según el cónsul británico en A Coruña, poco antes de la guerra mundial, se apreciaban ya algunos signos de estancamiento en determinados segmentos de la actividad económica en la provincia de A Coruña, por ejemplo, en la actividad comercial, tanto interior como exterior, en los años 1912 y 1913. *Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the Year 1912*, p. 5.

¹⁰⁵ Alvargonzález (1977: 57), Cáceres (1980: 27, 36), Pérez Rojos (1986: 24), Casariego (1987: 27), Gozávez (1987: 37), Carnero (1992: 191), Pérez García y Noreña (1992: 465), Arenas (1995: 102), Precado (1995: 47), Escartín (2001: 25). Para Mallorca, Roca y Umbert (1990), sostienen la tesis contraria.

¹⁰⁶ Para Valencia, *vid.* Sanchís (1999: 566).

¹⁰⁷ Precado *et al.* (1988: 117), Luengo (1990: 169), Fernández Clemente y Forcadell (1992: 441), García Merino (1992: 103-104), Morilla (1992: 338), Sánchez Jiménez (1992: 371), Trinidad (2001: 17), Carmona (2003b: 43).

tener poco que ver con la mejora del bienestar de los ciudadanos. Asimismo Evans (1985) critica que habitualmente se identifique crecimiento urbano con crecimiento poblacional, porque cuando hablamos de crecimiento económico a nivel nacional lo hacemos en términos de aumento del producto nacional (o bien, per cápita).

CUADRO 1. POBLACIÓN DE HECHO, EXTENSIÓN SUPERFICIAL Y DENSIDAD POR KM² DE A CORUÑA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

	Población	Índice	Tasa crecto. anual	Hombres	Índice	Mujeres	Índice	Superficie Km ²	Densidad por Km ²	Crecto. capitales provincia
1900	43.971	100	-	19.597	100	24.374	100	7,85	5.601	
1910	47.984	109	0,91	21.429	109	26.555	109	7,85	6.112	1,00
1920	62.022	141	2,93	28.806	147	33.216	136	36,84	1.683	1,72
1930	74.132	169	1,95	34.494	176	39.638	163	36,84	2.012	2,48
1940	104.220	237	4,06	50.086	256	54.134	222	36,84	2.829	2,41

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España. A partir de 1912, los datos incluyen el municipio anexionado de Santa María de Oza

El análisis de las variables demográficas básicas debe ser un punto de partida para caracterizar la evolución socioeconómica de una ciudad¹⁰⁹. La población es parte integrante del proceso de producción, al constituir la base física de la fuerza de trabajo necesaria en dicho proceso (Leguina, 1992: 3-13). Asimismo, conforma una de las componentes fundamentales de la demanda de la mayoría de las ciudades, el mercado local.

Globalmente, A Coruña experimentó un notable crecimiento demográfico durante el primer tercio del siglo, hasta situarse de forma destacada como la primera ciudad gallega (Cuadro 2)¹¹⁰. Sin embargo, es necesario periodificar con mayor

¹⁰⁸ Alvargonzález, Fernández y Tomé (1992: 152).

¹⁰⁹ La principal fuente empleada en esta parte del trabajo ha sido el *Censo de la Población de España* y las estadísticas del *Movimiento Natural de la Población*. Numerosos autores han puesto de manifiesto que los censos españoles adolecen de algunas limitaciones que restringen su fiabilidad. Entre otros, destaca su escasa actualización y desagregación, tanto espacial como sectorial, lo que plantea dudas sobre la realidad de la actividad de la población (Vinuesa, 1988). Esto último se ha revelado como un problema especialmente grave en los censos de principios de siglo (Puyol, 1990: 122). Por su parte, el movimiento natural de la población no está exento de errores e imprecisiones, que han sido expuestos en numerosas publicaciones. Vid. García Ballesteros (1979), García Sestafe (1982), Barrientos y Gurria (1986), Hernández Borge (1989).

¹¹⁰ A mediados del siglo XIX A Coruña pasó a ocupar el primer puesto, desplazando a Santiago como la ciudad con más efectivos demográficos de Galicia. Y se mantuvo en esa posición hasta la década de 1950, cuando Vigo se situó en el primer lugar del ranking regional (Souto, 1990). No obstante, A Coruña

precisión, para identificar etapas de crecimiento o de ralentización. Durante la primera década del siglo, la población coruñesa creció a un ritmo del 0,91 % anual, la tasa de crecimiento más baja del período (índice = 109 en 1910), frente a incrementos más acelerados durante la segunda y, sobre todo, la tercera década del nuevo siglo¹¹¹, gracias, en el primer caso, a la anexión del municipio de Santa María de Oza (Cuadro 1)¹¹². A nivel regional, su ritmo de crecimiento no ocupó más que una posición intermedia, sobrepasada por la fuerte progresión demográfica relativa de Vigo y Lugo, fundamentalmente, y con un índice próximo al de Pontevedra (Cuadro 2).

CUADRO 2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE GALICIA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

	1900	Índice	1910	Índice	1920	Índice	1930	Índice	1940	Índice
A Coruña	43.971	100	47.984	109,1	62.022	141,1	74.132	168,6	104.220	237,0
Ferrol	25.281	100	26.331	104,2	30.350	120,1	35.563	140,7	59.829	236,7
Lugo	26.959	100	35.726	132,5	28.346	105,1	31.137	115,5	42.805	158,8
Ourense	15.194	100	15.998	105,3	17.581	115,7	21.579	142,0	28.397	186,9
Pontevedra	22.330	100	24.222	108,5	25.870	115,9	30.821	138,0	36.968	165,6
Santiago	24.120	100	24.637	102,1	37.786	156,7	38.270	158,7	49.191	203,9
Vigo	23.259	100	41.213	177,2	53.100	228,3	65.012	279,5	85.272	366,6

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

La ciudad durante esos años mantuvo una dinámica poblacional positiva. Sin embargo, contrariamente a lo que ocurrirá durante el resto del siglo, el crecimiento demográfico se sostuvo exclusivamente sobre la base del crecimiento vegetativo de la

continuará siendo uno de los dos grandes centros rectores (junto con Vigo) constituyendo así un eje de desarrollo y de crecimiento a lo largo del arco atlántico, eje que ya se perfilaba durante el siglo XIX (O'Flanagan, 1996), pero que ahora alcanza plena justificación.

¹¹¹ El crecimiento de A Coruña entre 1900 y 1910 sólo fue el 28º más rápido de las capitales españolas, mientras en 1920-1930 era el 26º. Sin embargo, en 1930-1940 ocupaba el 16º lugar y en 1910-1920 fue el quinto más acelerado del país. Por su parte, el porcentaje de población de la ciudad respecto al total provincial experimentó un constante aumento. En 1900, se situaba en el 6,73 %, aumentando de manera uniforme hasta 1930 (1910 = 7,1 %; 1920 = 8,8 %; 1930 = 9,7 %; 1940 = 11,8 %).

¹¹² Existen serias dudas por parte de los especialistas con respecto a la fiabilidad de los datos del Censo de Población de 1940. Es probable que las cifras de este censo pequen por exceso para todo el conjunto de la nación, por motivos relacionados con intereses del nuevo régimen. Fruto de ello son unos datos excesivamente elevados de población, que reflejan la existencia de una intensa corriente inmigratoria a nivel nacional en los años que van de 1930 a 1940, y que resultan cuanto menos sospechosos. El resultado mueve aun más a la desconfianza al comparar con los datos de 1950, que muestran una tendencia opuesta. En general, la fiabilidad de la mayoría de los Censos españoles del siglo XX ha sido cuestionada, pues adolecen de ciertos defectos parciales, tal y como ocurre con los de 1910 ó 1930. *Vid.* del Campo y Navarro (1987), Nicolau (1989).

ciudad (Cuadro 3)¹¹³, pues durante la primera década la diferencia entre éste y el incremento absoluto arroja un saldo negativo, lo que demuestra que apenas existió inmigración hacia la ciudad durante esos años concretos. Además, durante el período prebélico continuó la tendencia emigratoria gallega del último cuarto del siglo XIX con destino a América.

CUADRO 3. CRECIMIENTO VEGETATIVO, CRECIMIENTO ABSOLUTO Y SALDO MIGRATORIO EN A CORUÑA, 1900-1940

Periodo	Crecimiento absoluto	Crecimiento vegetativo	Saldo migratorio
1900-1910	4.013	4.119	-106
1910-1920	14.038	3.965	10.073
1920-1930	12.110	7.067	5.043
1930-1940	30.088	5.268	24.820

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España e I.N.E. Movimiento natural de la población

Los movimientos migratorios no son sólo una consecuencia, sino también un mecanismo esencial del crecimiento económico (Arango, 1976), caracterizado, además, por ser un fenómeno cambiante en el tiempo y, por tanto, dinámico (Tapinos, 1988: 356). En tal sentido, la literatura ha distinguido dos grupos de interpretaciones para explicar las migraciones hacia las ciudades y el consiguiente crecimiento urbano. De un lado, la explicación ordinariamente sostenida por numerosos demógrafos (y cuya influencia se ha trasladado a algunos economistas), que es aquella que se apoya en la existencia de unas tasas inusualmente rápidas de crecimiento poblacional en el campo que empujan a los inmigrantes rurales hacia las ciudades. De otra parte, las teorías que defienden la existencia de fuerzas económicas muy fuertes que atraen a los inmigrantes a las ciudades, posición defendida mayoritariamente por los economistas (Williamson, 1995: 80-81).

Durante el primer tercio del siglo XX, la primera hipótesis no se cumple en Galicia. En consecuencia, tenemos que acudir a la segunda interpretación. Y se observa

¹¹³ Prácticamente hasta los años ochenta del siglo pasado, las capitales de provincia y sus respectivas áreas crecieron a un ritmo muy superior al de su crecimiento vegetativo, una tendencia general que se fue acentuando con el tiempo (Rodríguez Osuna, 1985: 148-149; Valero, 1991), en consonancia con lo ocurrido en las sociedades industriales (Goodall, 1977).

que A Coruña absorbió durante este período una proporción reducida del excedente demográfico regional, manteniendo de paso un cierto comportamiento dual. Por un lado, la ciudad actuó como foco de atracción de población rural expulsada de su medio, de manera que su comportamiento encaja con las actitudes normales en las poblaciones rurales en su migración hacia los mercados de trabajo urbanos. Por otro lado, el mercado de trabajo de A Coruña se hallaba relativamente saturado¹¹⁴, de manera que el crecimiento económico urbano era incapaz de descongestionarlo, por lo que le seguía un proceso de expulsión de mano de obra que acompañaba al que generaba el medio rural, y que se resolvía mediante la emigración ultramarina. Este rasgo característico expresa la falta de articulación entre la ciudad y el resto de la región. Se puede derivar la conclusión de que el crecimiento de la población urbana no era el resultado del influjo ejercido por el medio urbano sobre el rural como activador de cambios socioeconómicos a nivel regional. Por tanto, únicamente existía una atracción sobre una mínima parte de los que se veían impelidos a huir de un medio que ofrecía escasas garantías para poder subsistir con dignidad, circunstancia que encaja con el comportamiento de otras ciudades medias españolas, e incluso con algunas de mayor tamaño¹¹⁵. Esto está relacionado con el predominio de la emigración gallega ultramarina.

Con todo, la ciudad de entonces constituía un enclave atractivo, que condujo, al menos parcialmente, el flujo demográfico regional y del *hinterland*. Utilizando la información suministrada por el Padrón municipal de habitantes, Blanco (1996a: 149) ha estimado que alrededor de 1900 sólo el 52,16 % de la población urbana había nacido en la capital. La influencia de la ciudad se extendía hacia el *hinterland* próximo, de manera que los principales flujos migratorios procedían de los municipios más cercanos, en especial del antiguo municipio de Santa María de Oza. Pero su influjo se

¹¹⁴ La inmigración acudía a la ciudad de A Coruña atraída por unas expectativas salariales supuestamente mejores, aunque en realidad inciertas en muchos casos. Se ha comprobado que hacia la guerra mundial, este fenómeno ocasionaba una abundancia de mano de obra en la ciudad, que actuaba deprimiendo los niveles salariales y alargando las jornadas laborales. Martínez, A. (1913), "A jornada larga, salario corto", *El Dependiente Español*, 6-5-1913.

¹¹⁵ Según García Barbancho (1967: 89), parece existir una relación estrecha entre el tamaño de la población de un núcleo y su fuerza de atracción de inmigrantes, por lo que una ciudad como A Coruña

extendía hacia el resto de la provincia (en donde había nacido el 28,34 % de la población urbana), e incluso hacia el resto de la región (Blanco, 1996a: 150-151). Aun sin disponer de información detallada para los años posteriores, todos los indicios apuntan a una agudización de este fenómeno.

La emigración rural estaba constituida principalmente por población activa. Y ello tuvo profundas repercusiones sobre el mercado de trabajo urbano, debido a los efectos que ejerció sobre la estructura por sexo y edades de la población urbana, especialmente sobre la de su población activa, a través del mayor crecimiento del número de hombres que de mujeres, especialmente en las fases de más intenso flujo migratorio.

El crecimiento de la ciudad en el primer decenio dentro del contexto español fue pobre. En términos comparativos, A Coruña perdió posiciones dentro del ranking de capitales provinciales¹¹⁶, a pesar de que en conjunto el período 1900-1930 fue testigo de un fuerte crecimiento de las capitales de provincia, aunque éste se concentrase en aquéllas que tuvieron un temprano proceso de industrialización¹¹⁷. En conjunto, en España se asiste al inicio de la transición demográfica, gracias al cambio de un patrón demográfico preindustrial, basado en una agricultura de carácter extensivo, a un patrón moderno, basado en el trabajo asalariado en la industria o el sector terciario¹¹⁸. En cambio, Galicia discurrió por parámetros levemente distintos a los del resto de España y del entorno europeo (Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 46), toda vez que el crecimiento demográfico fue menor que en otras regiones (de Juana y Castro, 1998: 7). Esto está relacionado, por un lado, con el peculiar discurrir de la transición demográfica y, por otro, con la influencia de la emigración exterior. Además, Galicia caminó al

tenía una capacidad de atracción menor que las ciudades que la precedían en la jerarquía urbana.

¹¹⁶ En todo sistema urbano existe un rango de ciudades, con un reducido número grandes metrópolis, un número mayor de ciudades medias y un número muy elevado de ciudades de pequeño tamaño (Jones, 1990; Precado, 1990b). Algunos autores sostienen que durante la mayor parte de la historia humana, tanto las regiones como sus habitantes se han organizado de forma jerárquica (Kasaba *et al.*, 1991), y esto explica el hecho de que existan diferencias en la actualidad entre distintas áreas.

¹¹⁷ Rodríguez Osuna (1985: 153). La evolución de la posición de A Coruña dentro del ranking de capitales de provincia fue la siguiente: 1900 = 19; 1910 = 21; 1920 = 18; 1930 = 18; 1940 = 14.

¹¹⁸ Un patrón que se acelera y consolida en paralelo a los cambios que trajo para la sociedad española la

margen de la corriente urbanizadora de las sociedades occidentales contemporáneas, dado que el porcentaje de la población residente en las principales ciudades significó una fracción mucho menor que en el resto de Europa, y aun que en España (Fernández González, 2002).

Sin embargo, la segunda década sí registró un fuerte crecimiento demográfico, gracias a la anexión de Santa María de Oza, con una tasa anual del 2,92 %, la segunda más elevada del primer tercio de siglo¹¹⁹. Comparativamente, la posición de A Coruña como principal ciudad regional se vio fortalecida. La impronta de la guerra mundial es evidente. Lo que ocurrió fue que la emigración regional padeció un bloqueo, debido a las difíciles condiciones de la navegación marítima. Pero, además, se produjo un aumento de la demanda de mano de obra en las zonas industriales y de servicios, de manera que el flujo migratorio se dirigió temporalmente hacia las principales ciudades gallegas, dentro de un contexto caracterizado por la fuerte acumulación de mano de obra en los procesos industriales españoles (García Barbancho, 1967), pero con un bajo nivel de productividad (Carreras, 1991: 292-293). Las difíciles condiciones que vivió la agricultura en esta etapa, según gran número de testimonios, nos permiten intuir que predominaron los factores de expulsión, combinados con la atracción derivada de los efectos beneficiosos sobre algunos (pocos) sectores económicos urbanos.

Por tanto, la emigración se reveló durante este período como la principal responsable del crecimiento demográfico urbano, lo que coincidía con el patrón de la mayoría de las ciudades pequeñas y medias en España. En general, se distinguen dos tipos de situaciones. Por un lado, el comportamiento de un número restringido de capitales, capaces de albergar a un importante contingente migratorio de la propia provincia e incluso de otras aledañas. Por otro, el conjunto más numeroso de capitales

Primera Guerra Mundial.

¹¹⁹ En el año 1900, el ayuntamiento de Santa María de Oza totalizaba 9.644 habitantes, y en 1910 8.918 habitantes, que se añadieron en el censo de 1920 al municipio de A Coruña. Sin embargo, respecto a la población de este municipio, señalaba Carré (1929: 411) “hay casi la completa evidencia de que en su censo hay ocultaciones importantes, pues a pesar de haber crecido extraordinariamente, arroja casi el mismo número de almas que en censos anteriores”.

que únicamente acogieron a una parte reducida de los emigrantes provinciales¹²⁰.

A Coruña encajaba dentro de este último perfil, dado que las cifras de emigrantes que salían hacia el exterior eran muy superiores a las de los que se dirigían a la ciudad¹²¹. En conclusión, este movimiento demográfico favoreció, realmente, a las ciudades industriales, es decir, a aquellos núcleos que se encontraban operando al máximo de sus posibilidades productivas, para hacer frente a la demanda de los países beligerantes.

El crecimiento demográfico durante los primeros años del siglo se vio dificultado por el comportamiento de las variables que determinaban el crecimiento natural de la población urbana. Las tasas de natalidad y de mortalidad hasta la Primera Guerra Mundial mantuvieron una pauta más propia del siglo XIX que del nuevo siglo¹²². En este sentido, se ajusta relativamente bien al patrón general de la población española. En España, entre 1900-1918 se produjo una paulatina disminución de la mortalidad, inducida por progresos en la medicina, una mejor distribución relativa de los recursos, una mejor higiene y sanidad pública, etc.¹²³, con un descenso casi análogo de la natalidad, manteniéndose casi inalterada la razón entre ambas tasas¹²⁴.

Con el inicio de la guerra, se produjo un repunte de la natalidad (Gráfico 4), tal

¹²⁰ Delgado (1995: 78). Las ciudades medias y pequeñas constituyen una categoría de análisis relativamente poco estudiada y mal conocida en España, debido a la inexistencia de visiones globales sobre el fenómeno, con excepción del análisis de Delgado (Vilagrasa, 1999).

¹²¹ Con todo, en opinión de Delgado (1995: 77), durante el primer tercio del siglo XX, en las ciudades medias “la responsabilidad exclusiva del aumento de la población [...] recayó en la inmigración”, lo que revela unas pautas de comportamiento biológico propias de un régimen demográfico primitivo hasta al menos la segunda década del siglo XX.

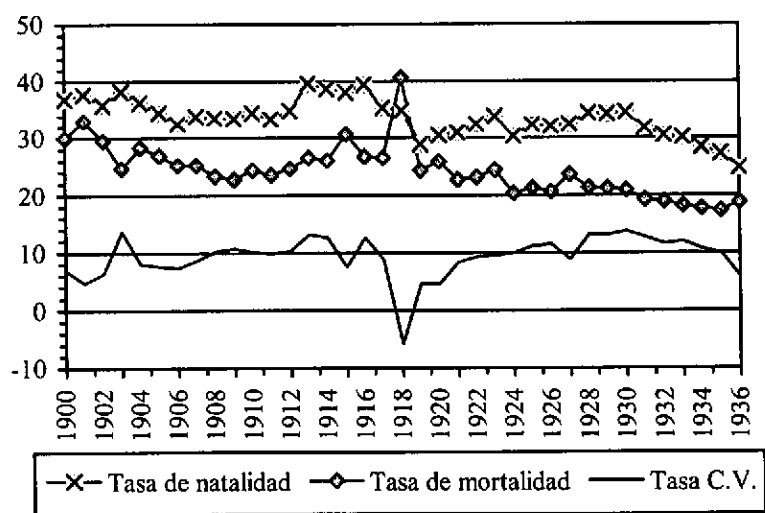
¹²² A Coruña formaba parte de un área de alta natalidad, constituida por las capitales gallegas, junto con algunas capitales andaluzas y de la fachada norte peninsular. En 1911 A Coruña era la capital española con una tasa de natalidad más elevada. *Anuario Estadístico de España*, 1917.

¹²³ A pesar de todo, a nivel internacional no existe todavía consenso acerca de las causas exactas del descenso de la mortalidad en la época contemporánea, habiéndose apuntado las mejoras alimenticias, higiénicas, sanitarias y laborales (Schofield y Reher, 1991: 7-17; Dopico y Reher, 1998: 29).

¹²⁴ Rodríguez Osuna (1985: 27). No obstante, las tasas eran más elevadas que los estándares europeos, lo que resulta coherente con el menor grado de modernización demográfica de la sociedad española respecto de la Europa occidental, a pesar del espectacular avance posterior, que permitió que el modelo demográfico español se aproximase notablemente al de los países más avanzados (Díez Nicolás, 1971; Vidal, 1991: 37).

vez ligado a la llegada de inmigrantes del medio rural, tradicionalmente caracterizados por unos comportamientos demográficos algo más prolíficos. Pero, sobre todo, entró en escena un factor distorsionador decisivo: la anexión del municipio semirural de Santa María de Oza, en el año 1912, responsable principal del ascenso puntual tanto de la tasa de natalidad como del número absoluto de nacimientos experimentado en 1913, lo que rompió brevemente la tendencia anterior.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DE LOS FACTORES DEL CRECIMIENTO VEGETATIVO EN LA CIUDAD DE A CORUÑA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX



FUENTE: I.N.E., Movimiento natural de la población

Aunque es arriesgado vincular las coyunturas económicas a corto plazo con la evolución de los indicadores poblacionales básicos, hacia 1917 encontramos un primer indicio de que la economía urbana estaba atravesando una situación delicada¹²⁵. La situación social se deterioró paulatinamente en el transcurso de la guerra, y los habitantes de la ciudad frenaron sus niveles reproductivos, hasta el punto de que el ciclo se mantuvo, al menos, hasta 1919 (momento en el que se alcanzó la tasa de natalidad

¹²⁵ Para explicar el comportamiento de la natalidad se han aducido variables de tipo psicológico, social o cultural, tales como los cambios en la escala de valores, las condiciones sanitarias y de asistencia médica, la aparición y generalización del uso de determinados métodos de contracepción, etc. Sin embargo, los factores económicos siguen desempeñando un papel de primer orden a la hora de explicar los ciclos de crecimiento o descenso de las tasas vitales (Easterlin, 1980; Cassen *et al.*, 1994). Para Rodríguez Osuna (1985: 36) desde principios de siglo, se dio una fuerte incidencia de los factores biológicos sobre la fecundidad, de modo que los factores básicos que explican el sostenimiento de la tasa bruta de natalidad fueron la tasa de nupcialidad y

más baja hasta 1934, y la tercera más reducida de todo el período). La situación continuó siendo delicada al acabar la guerra¹²⁶.

La tasa de mortalidad muestra un perfil similar al de la natalidad¹²⁷. Esto prueba que A Coruña todavía no había entrado con todas sus consecuencias en la primera fase de la transición demográfica, aquélla caracterizada por el descenso de la mortalidad y el sostenimiento de la natalidad, lo que provoca el consiguiente despegue demográfico¹²⁸. Las tasas de A Coruña no resistían la comparación con el entorno occidental, lo mismo que ocurría con la población española¹²⁹.

En definitiva, la distancia entre la natalidad y la mortalidad guarda un perfil similar al que los demógrafos han identificado para el conjunto de la población española (Pérez Moreda, 1985; Arango, 1987; Nadal, 1988), caracterizadas ambas por la reducida diferencia entre las dos principales tasas vitales, lo que tuvo como consecuencia el reducido crecimiento vegetativo durante las dos primeras décadas del siglo (Gráfico 4).

la edad de matrimonio.

¹²⁶ En España, la fecundidad muestra una tendencia decreciente desde el inicio del siglo XX, que se prolonga de manera sistemática hasta la Guerra Civil (Rodríguez Osuna, 1985: 35).

¹²⁷ Excepto por el brusco incremento de los fallecimientos que tuvo lugar en el año 1918, como resultado de la epidemia de gripe mal llamada *Spanish Lady*, que elevó la tasa de mortalidad hasta el 40,7 ‰ (al año siguiente había descendido hasta el 24,3 ‰). Batanero (1976: 71) señala que el aumento de la mortalidad fue considerablemente más acentuado que en el resto del país. A este último factor hay que atribuir también el descenso de la natalidad, y no únicamente a la situación socioeconómica, pues la epidemia fue un factor completamente exógeno.

¹²⁸ Revenga (1980), Gutiérrez (1984). El cambio coincidió, generalmente, con el advenimiento del proceso de industrialización. Gracias a ello, salvadas las primeras fases de empeoramiento de las condiciones objetivas de mortalidad, al menos en el Reino Unido (Williamson, 1982), se produjo un descenso paulatino de esta variable, con el consiguiente aumento en los promedios de esperanza de vida (Stolnitz, 1956, 1964; Kunitz, 1983). En general, la evolución demográfica se puede reducir a cuatro grandes fases, ampliables en la actualidad a una quinta etapa. 1. correspondiente al régimen demográfico antiguo, con altas tasas de natalidad y de mortalidad y crecimiento vegetativo bajo y fluctuante. 2. primera fase de la transición demográfica, con tasas de natalidad todavía elevadas y una mortalidad que experimentó una brusca caída (fuerte crecimiento vegetativo). 3. segunda fase de la transición demográfica, en la que la mortalidad continuó descendiendo, pero la natalidad disminuyó bruscamente, ralentizando la tasa de crecimiento. 4. estabilización de las tasas de natalidad, mortalidad y crecimiento vegetativo a unos niveles relativamente bajos, pudiendo distinguirse una quinta fase, en la que ha comenzado a producirse un crecimiento negativo en las poblaciones occidentales (Stolnitz, 1964).

¹²⁹ Nadal (1988: 15-17), Vidal Bendito (1991: 37). A pesar de todo, comparativamente, A Coruña tenía un nivel de mortalidad aceptable, pues en 1910 era la 35ª capital de provincia con mayor mortalidad, y en 1914 la 23ª. *Anuario Estadístico de España*, 1917.

El siguiente paso que debemos dar para caracterizar socioeconómicamente las dos primeras décadas del siglo XX en A Coruña es el análisis de su población activa, a pesar de que su estudio no está exento de numerosos problemas técnicos¹³⁰. En A Coruña, la población inactiva superaba ampliamente a la activa (Cuadro 4). El diferencial, además, era creciente, salvo un ligero retroceso en 1930. La disminución de la población activa se explica, principalmente, por la extensión de la escolarización, que sustraía individuos del mercado laboral, y por un envejecimiento (aunque todavía lento) de la población. Este rasgo guarda una estrecha relación con la propia estructura por sexo y edades de la población urbana, ya que A Coruña a principios del siglo XX se caracterizaba por un marcado predominio de las mujeres sobre los hombres y por ser una población joven.

CUADRO 4. NIVEL DE ACTIVIDAD DE LA POBLACIÓN DE A CORUÑA, 1900-1940 (PORCENTAJE)

	Población activa			Población inactiva			TOTAL
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
1900	59,28	30,09	43,28	40,72	69,91	56,72	100
1910	58,18	25,17	40,08	41,82	74,83	59,92	100
1920	59,12	16,85	36,44	40,88	83,15	63,56	100
1930	59,61	21,37	39,16	40,39	78,63	60,84	100
1940	63,66	16,15	38,99	36,34	83,85	61,01	100

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

En general, la población masculina mostró porcentajes (que, además, iban en aumento) de actividad superiores a los de inactividad, y eran las mujeres las responsables principales de la baja tasa de actividad¹³¹, circunstancia coherente con el nivel de desarrollo socioeconómico existente entonces¹³². Existía una clara división por

¹³⁰ La composición de la población activa no es homogénea e incluso el periodo de edad activa es variable. Este cambia en función de diversos factores, como el nivel de desarrollo o las características de una sociedad. En el trabajo se ha adoptado la división vigente en los censos de población españoles, que han denominado edad activa al grupo comprendido entre los 14 y los 65 años. Se considera *población activa* a aquella parte de la población que ejerce un trabajo remunerado (salarios u otras remuneraciones), o bien obtiene beneficios de la actividad empresarial. Por tanto, abarca "a todas las personas de uno y otro sexo que aportan su fuerza de trabajo para producir bienes y servicios, en un periodo de tiempo concreto". Es decir, "los trabajadores a sueldo, los empleadores y las personas que colaboran con empresas familiares", excluyendo a estudiantes, amas de casa, pensionistas y rentistas (Abellán *et al.*, 1991: 91).

¹³¹ Mirás (2002b). Entre los hombres, el porcentaje de activos se situó muy cercano al 60 %, mientras que entre las mujeres apenas superaba el 40 %.

¹³² En Galicia, la tasa de actividad femenina era más elevada que en A Coruña, debido al cómputo de las

sexos en función de la actividad realizada: un predominio masculino en las actividades de mayor cualificación, y una preponderancia de las mujeres en las no cualificadas, con la excepción de algunas industrias manufactureras (tabaco, derivados de la pesca, etc.). La población económicamente activa era relativamente joven en la ciudad, con una distribución que induce a pensar que A Coruña era todavía una sociedad fundamentalmente tradicional, dentro de un entorno, además, marcadamente rural y escasamente desarrollado¹³³.

Para 1920, aunque los tramos de edad no son equiparables, parece continuar la tendencia de rejuvenecimiento por la base, que sólo se puede explicar debido a la llegada de inmigrantes rurales, pues el crecimiento vegetativo, como hemos visto, se encontraba estabilizado.

CUADRO 5. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE A CORUÑA POR SECTORES ECONÓMICOS, 1900-1940 (PORCENTAJE)

	Primario			Secundario			Terciario			TOTAL
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
1900	23,68	9,56	18,27	23,81	41,94	30,76	52,50	48,50	50,97	100
1910	23,59	7,87	18,16	23,86	41,35	29,89	52,55	50,78	51,94	100
1920	11,02	1,09	8,28	43,17	51,71	45,52	45,82	47,20	46,20	100
1930	2,60	3,09	2,74	50,13	40,42	47,23	47,28	56,49	50,03	100
1940	6,23	4,05	5,74	40,84	32,65	39,02	52,93	63,30	55,24	100

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

Con anterioridad a la Primera Guerra Mundial el sector dominante en términos de empleo en A Coruña era el terciario, que en el año 1900 daba trabajo al 50,97 % de la población activa urbana, y en 1910 al 51,94 %, manteniendo en lo sustancial el patrón económico decimonónico (Cuadro 5)¹³⁴. En términos comparativos, A Coruña formó parte del grupo de ciudades que durante la segunda mitad del siglo XIX no lograron

mujeres en el sector primario, que históricamente presentaba unas elevadas tasas de actividad (Beiras, 1970). En España, la tasa de actividad ha sido tradicionalmente baja, aunque mayor en las zonas urbanas, tanto para hombres como para mujeres (Sáez, 1975).

¹³³ En 1900 los varones menores de 19 años representaban el 10,9 % del total de la población activa masculina, mientras que en las mujeres el porcentaje era del 13,3 %. En 1910, los porcentajes eran del 11,5 y 18,0 %, respectivamente.

¹³⁴ El empleo industrial experimentó un fuerte crecimiento, como resultado de la incorporación de S.M. Oza, que mantenía un marcado carácter rural, pero, al mismo tiempo, tenía una estructura socioprofesional con una notoria inclinación hacia el sector secundario.

transformar plenamente su base económica, cristalizando como ciudades terciarias de medio o pequeño tamaño, diferenciándose de este modo de los núcleos urbanos de mayor rango funcional y demográfico¹³⁵.

El sector terciario de A Coruña se caracterizaba por una gama relativamente amplia de actividades, mayor que en otras capitales de provincias de inferior o similar rango jerárquico. Por tanto, es necesario observar con más detalle su composición interna, con el fin de determinar qué subsectores configuraban la base económica urbana.

CUADRO 6. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1900, POR SEXO Y POR GRUPOS DE EDADES (PORCENTAJES)

	Hombres						Mujeres						TOT.
ACTIVOS	< 12	12-29	20-39	40-59	> 60	Total	< 12	12-29	20-39	40-59	> 60	Total	
Industrias según merc.	0,19	17,58	16,82	17,86	10,50	11,95	0,29	17,37	16,40	15,89	8,03	11,91	11,93
Agricultura, pesca, etc.	0,02	8,55	18,46	27,39	28,29	13,92	-	1,76	2,64	5,39	6,97	2,88	7,87
Serv.domésticos y pers.	0,02	1,05	1,60	1,18	1,08	0,98	0,04	8,04	20,38	10,63	7,69	10,94	6,44
Fuerza pública (Ejército y Policía)	-	4,01	25,24	8,47	0,99	10,98	-	-	-	-	-	-	4,96
Comercio	0,02	7,08	9,61	10,29	7,28	6,50	-	1,02	2,14	4,82	4,21	2,22	4,15
Transp. marítimos, urbanos y fluviales	0,04	5,10	7,51	6,57	3,64	4,68	-	-	-	-	-	-	2,12
Administración Pública	-	0,15	2,12	4,84	2,73	1,74	-	-	-	-	-	-	0,78
Industrias s/. materias	-	1,35	1,66	1,33	1,16	1,06	-	0,59	1,20	0,23	0,13	0,55	0,78
Industrias no clasific.	-	0,19	1,27	2,45	1,24	0,95	-	0,03	0,15	0,34	0,34	0,16	0,52
INACTIVOS													
Miembros de la familia	-	9,71	1,94	1,97	9,43	3,13	46,12	52,85	57,23	60,24	41,37	24,09	
Niños sin profesión	50,94	-	-	-	-	14,44	54,16	-	-	-	-	12,45	13,35
Alumnos 1ª enseñanza	44,53	18,29	-	-	-	15,05	42,29	15,21	-	-	-	11,74	13,24
Enfermos, presidiarios...	2,58	5,73	2,65	1,48	7,94	3,16	2,10	3,59	0,88	1,41	4,97	2,02	2,53
TOTAL	98,34	78,79	88,88	83,83	74,28	88,54	98,88	93,73	96,64	95,94	92,58	96,24	92,76

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

Consideradas individualmente, y si prescindimos de los inactivos, el tipo de actividad más importante en cuanto a población ocupada era el del conjunto de actividades industriales, que el censo agrupaba bajo la denominación *Industrias clasificadas según el género de las necesidades a que se aplican* (11,93 %, con una

¹³⁵ Delgado (1995: 24). Las ciudades pequeñas a nivel europeo han sido recientemente objeto de tratamiento en Clark (1995), en donde se analiza su rol en la vida económica, social y cultural de comienzos de la Edad Moderna europea, proporcionando la primera visión comparativa de las ciudades

participación muy similar para hombres y mujeres)¹³⁶. Por el contrario, las industrias clasificadas por el censo *según la naturaleza de la materia utilizada*¹³⁷, y las *industrias no clasificadas*, tenían un peso sustancialmente inferior¹³⁸. Agricultura y pesca (7,87 %), servicios domésticos y personales (6,44 %), fuerzas del orden (4,96 %), debido al carácter de plaza militar de la ciudad, comercio (4,15 %) y los transportes marítimos, urbanos y fluviales (2,12 %) ocupaban los escalafones inmediatamente inferiores.

El protagonismo del sector terciario tiene su raíz en lo que frecuentemente se ha denominado terciario portuario y, por tanto, en los efectos del movimiento portuario y, dentro de éste, el tráfico pesquero y actividades asociadas, en donde la presencia masculina era claramente dominante¹³⁹. Con las diferencias propias de cada núcleo urbano, en otras ciudades costeras españolas ocurrió un fenómeno similar; pero éste fue especialmente perceptible, sobre todo, en aquellos casos en los que, desde la segunda mitad del siglo XIX, se aprovecharon las ventajas de la renovación, reforma y ampliación de las infraestructuras portuarias, lo que permitió una mayor conexión con el comercio internacional¹⁴⁰.

pequeñas del continente desde finales del siglo XV a principios del XIX.

¹³⁶ Estas incluían un amplio abanico de industrias, lo que impide un seguimiento más pormenorizado de cada subsector de actividad: alimentación, vestido y tocado, mobiliario, edificación, construcción de aparatos de transporte, producción y transmisión de fuerzas físicas, industrias relativas a las letras, artes y ciencias e industrias de lujo.

¹³⁷ En este grupo se recogían las siguientes industrias: textiles, cueros, pieles y materias duras sacadas del reino animal, madera, metalurgia, cerámica, productos químicos propiamente dichos y productos análogos.

¹³⁸ Industrias de materias desechadas, otras industrias, industriales, fabricantes, manufactureros y mecánicos.

¹³⁹ Mirás (1997, 2003b). El terciario portuario es el conjunto de las empresas de servicios cuya existencia está ligada esencialmente a las actividades portuarias, y por lo tanto no tendrían razón de existir si desapareciera el puerto" (Tobal, 1997: 704).

¹⁴⁰ Delgado (1995: 45), Hernández Borge (1997: 815). Algunos ejemplos de esta dinámica los encontramos en Las Palmas, en donde el puerto ha sido el factor probablemente más decisivo en su desarrollo; su estratégica situación geográfica en las comunicaciones marítimo-comerciales, además de canalizar la exportación de productos primarios de Gran Canaria, favoreció también el surgimiento de diversas funciones terciarias (Cáceres, 1980; Casariego, 1987). Valencia, ciudad definida por sus funciones terciarias (y en menor medida industriales), las cuales estuvieron históricamente vinculadas en un elevado grado con la actividad portuaria (Teixidor, 1982). Otros fenómenos similares, aunque quizá con menor dependencia respecto de la actividad portuaria se encuentran en ciudades como Alicante (Ramos Hidalgo, 1987), San Sebastián (Luengo, 1990), Cádiz (Pérez Serrano, 1991), etc. Excepciones a este comportamiento han sido las ciudades industriales, como Gijón (Llordén, 1994), Cartagena (Pérez

En los primeros años del siglo se consolidaron otras actividades terciarias de baja cualificación. Por un lado, las actividades comerciales dirigidas al mercado urbano. Por otro, aquellos servicios en los que la participación femenina era abrumadora, caso de los servicios domésticos y similares. Además, sobresalían otras funciones urbanas tradicionales, que se repetían con mayor o menor intensidad en el territorio español: administrativa, militar, hostelera... No se debe obviar el hecho de que las ciudades gallegas, en general, se caracterizaban por un escaso número de funciones especializadas; pero, aunque la mayoría de dichas funciones estaban vinculadas de uno u otro modo al terciario¹⁴¹, el principal motor de su funcionamiento residía en actuar como centros administrativos, factor esencial en las ciudades convertidas en capitales provinciales tras la división administrativa de 1833 (Colino y Grandío, 1994: 11). Esto ha llevado a González Laxe (1992: 22-23) a afirmar que la perpetuación de un elevado aparato burocrático institucional provocó una hipertrofia del sector terciario, que no correspondía a las necesidades de unos sectores primario y secundario importantes, ni a sus condiciones de crecimiento¹⁴². En el caso de A Coruña, la función como capital administrativa y centro burocrático regional reforzó notablemente su papel institucional, generando efectos inducidos sobre otras funciones terciarias¹⁴³.

Rojos, 1986), Vigo (Precedo *et al.*, 1988), Ferrol (Clemente, 1984; Precedo, 1995), etc., en donde las funciones terciarias han tenido un protagonismo inferior a las secundarias.

¹⁴¹ Lois (1996). Esta circunstancia encaja con el modelo clásico de inserción de las ciudades europeas en los nuevos sistemas de mercado en donde la industrialización no llegó a consolidarse (Precedo, 1990b: 257). Sólo el modesto desarrollo industrial de finales del siglo XIX en algunos núcleos quebró parcialmente esta dinámica. Pero únicamente fue responsable del crecimiento en algunas ciudades (Vigo y Ferrol), no siendo el caso de A Coruña, más vinculada a funciones comerciales o terciarias, a pesar de un cierto desenvolvimiento de algunas actividades manufactureras. Durante la primera mitad del siglo XX, el peso de las funciones terciarias continuaba siendo abrumador, aunque con diferencias entre las principales ciudades, caracterizadas en algunos casos puntuales por un mayor desarrollo de las actividades manufactureras y fabriles, como eran Vigo y Ferrol (Souto, 1990; Precedo, 1990a).

¹⁴² El fenómeno de la hipertrofia del sector terciario se produce cuando las economías, principalmente las menos avanzadas, "se saltan" una etapa en su evolución en el largo plazo, de tal modo que el sector terciario crece más que el secundario, sin que ello necesariamente suponga que se hayan alcanzado niveles significativos de desarrollo. En estos casos, es frecuente que exista una excesiva proliferación de individuos ocupados en actividades de baja o nula cualificación profesional y una escasísima productividad, generalmente vinculadas a los servicios personales. Esta situación era típica de España antes de que tuviese lugar la industrialización (Puigdollér, 1970: 150).

¹⁴³ En 1833 A Coruña fue designada como capital de una de las cuatro provincias en que se estructuró la región noroeste, decisión que reforzó su papel institucional, en detrimento de la ciudad hasta entonces más importante, Santiago de Compostela. Pero en las demás capitales esto significó también un

También existían servicios avanzados, como los financieros, las actividades profesionales, etc., en los que la presencia masculina era prácticamente absoluta. Por tanto, la base económica urbana estaba cimentada sobre unos pilares similares a otras ciudades de carácter terciario: comercio, fuerza pública, administración, servicio doméstico, etc., a los que se añadía la función portuaria.

Por su parte, el tejido industrial coruñés constituía el arquetipo de sector insuficientemente consolidado, dominado por industrias de pequeño tamaño y escasa proyección exterior. El nacimiento de estos negocios partió principalmente del aumento de la demanda originado por el crecimiento urbano, respondiendo más a una política de sustitución de importaciones y a una legislación proteccionista que a una industrialización global. En consecuencia, la mayoría de empresas se definía por sus reducidas dimensiones y por estar orientadas hacia el mercado urbano, rasgos que, por otra parte, compartían la mayoría de las capitales de provincia españolas¹⁴⁴. Al igual que ocurría en el comercio, existía una numerosa presencia de pequeños talleres en el tejido productivo coruñés. El crecimiento industrial apuntado en el período intersecular se mantuvo, aunque el impulso se empezase, en buena medida, a agotar en algunos sectores.

Finalmente, el peso del sector primario se explica por el protagonismo de la actividad pesquera. Paralelamente, en la periferia urbana, existía una cierta presencia de distintas actividades agrarias, cuyo mercado era el área urbana. La trascendencia de este sector era mayor si tenemos en cuenta que existía una cierta simbiosis entre algunas actividades industriales o de servicios y las agrarias (Carré, 1929). Se daba la circunstancia de que un obrero o un jornalero podía dedicarse a tiempo parcial a actividades agrarias, o incluso desempeñar estas actividades con carácter estacional, en

fortalecimiento de sus funciones terciarias (Pérez Iglesias, 1985; Costa Buján, 1989; Precado *et al.*, 1991; Pose, 1992). Además, A Coruña fue designada posteriormente cabeza de la VIII Región Militar. De este modo, sus funciones institucionales, burocráticas y militares se afianzaron, condicionando su evolución futura.

¹⁴⁴ Existían en casi todas las ciudades pequeñas fábricas para la producción de bienes destinados a satisfacer una parte de la demanda urbana, así como la demanda campesina del entorno rural próximo, a partir de materias primas agrarias (harinas, cerámica, madera, papel, curtidos), aunque esto fuese

períodos de paro o menor carga de trabajo en el sector industrial.

CUADRO 7. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1910, POR SEXO Y POR GRUPOS DE EDADES (PORCENTAJES)

	Hombres						Mujeres						TOT.
ACTIVOS	< 12	12-19	20-39	40-59	> 60	Total	< 12	12-19	20-39	40-59	> 60	Total	
Industrias según merc.	0,12	12,53	16,06	18,59	10,81	10,88	0,16	15,66	10,97	14,59	9,11	9,68	10,23
Agricultura, pesca, etc.	-	10,84	19,85	22,67	29,27	13,67	-	1,68	2,22	3,25	3,75	1,98	7,26
Servic. person. domést.	0,05	1,25	4,00	2,54	1,39	2,00	0,05	12,24	17,87	8,93	6,23	10,06	6,42
Comercio	0,06	8,29	13,32	15,29	9,81	8,73	-	0,63	1,95	3,17	3,08	1,66	4,85
Fuerza pública	-	2,88	18,32	5,78	2,01	7,41	-	-	-	-	-	-	3,35
Transp. urbanos,	-	3,39	10,61	7,73	4,32	5,48	-	-	-	-	-	-	2,47
Marítimos y fluviales													
Administración Pública	-	0,18	2,79	4,67	3,94	1,95	-	-	0,05	0,07	-	0,03	0,90
Industrias s/. materias	-	1,46	1,89	2,05	1,39	1,26	-	0,84	1,05	0,39	0,04	0,55	0,87
Industrias no clasific.	-	0,18	1,88	4,97	2,93	1,64	-	0,03	0,14	0,35	0,56	0,17	0,84
INACTIVOS													
Miembros de la familia	-	15,35	0,46	0,57	2,78	2,77	-	51,13	63,29	64,31	63,54	47,14	27,10
Niños sin profesión	58,93	-	-	-	-	17,50	66,42	-	-	-	-	15,35	16,32
Alumnos 1ª enseñanza	37,09	19,16	-	-	-	13,96	31,09	12,30	-	-	-	8,94	11,21
TOTALES	96,25	75,51	89,18	84,86	68,65	87,25	97,72	94,51	97,54	95,06	86,31	95,56	91,82

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España. *Vid.* Apéndices para un desglose de la clasificación de los censos de población

Ante la ausencia de un cambio de rumbo significativo en la economía urbana y regional, lógicamente en 1910 la situación no había experimentado una variación significativa (Cuadro 7). Los principales cambios aparentemente apuntan en la dirección de una relativa consolidación del sector industrial. El subsector que más creció fue el correspondiente a las *industrias no clasificadas*, que aumentaron aproximadamente un 61,54 % su número total de empleos, aunque fuese un sector que globalmente sólo ocupaba el 0,84 % de la población coruñesa. Paralelamente, las industrias clasificadas *según la naturaleza de la materia utilizada* crecieron un 11,54 %, aumentando hasta el 0,87 % su porcentaje de ocupación de la población. Pero, por el contrario, las industrias clasificadas según el género de las necesidades disminuyeron un 14,25 %, pasando a dar trabajo al 10,23 % de la población (11,93 % en 1900). Por tanto, en la práctica, la participación de la industria manufacturera no experimentó una transformación sustancial.

insuficiente para consolidar una base económica fabril (Delgado, 1995: 60).

3.3. LA INFLUENCIA DE LA GUERRA EN EL DETERIORO DE LA SITUACIÓN SOCIAL EN LA CIUDAD

Una de las consecuencias más graves de la guerra fue el aumento que experimentaron los precios de las materias primas y los alimentos y, como consecuencia de ello, los productos manufacturados. La escasez y el encarecimiento de los artículos, en especial de los llamados de subsistencia, constituyó una de las claves que condicionaron la delicada situación social de este período, toda vez que la neutralidad en la guerra en realidad no fue tan favorable para la agricultura como para la industria (Sánchez Jiménez, 1991: 332). La consecuente caída de los salarios reales que se produjo durante la guerra provocó un deterioro de la situación social en España¹⁴⁵.

Antes de la guerra, la inflación reflejaba unos patrones relativamente controlados, igual que en España (Maluquer, 1989). Tomando como promedio los precios para el conjunto del período 1909-1914, los precios de los artículos de primera necesidad en A Coruña capital presentan una tendencia estable e incluso descendente, con leves aumentos a partir de 1913 ó 1914 (Cuadro 8).

Se ha observado que los precios en la capital eran inferiores a los de la zona rural, aunque ligeramente superiores a los de las demás capitales gallegas¹⁴⁶. En cambio, eran claramente inferiores al promedio de las capitales de provincia españolas¹⁴⁷.

En el conjunto de las capitales de provincia españolas y en A Coruña se observan varias etapas en la evolución de los precios al por menor. En primer lugar,

¹⁴⁵ Maluquer (1989: 507). Sin embargo, Maluquer (1987) señala que las fuentes disponibles para el análisis del comportamiento salarial con anterioridad a la Guerra Civil son poco fiables. La fuente más utilizada ha sido el *Anuario Estadístico de España*, aunque esta publicación adolece de un elevado grado de incertidumbre, ya que se desconoce la procedencia de los datos, al no figurar los organismos responsables de su elaboración. Además, la información es limitada y poco aprovechable.

¹⁴⁶ En la demarcación de la Cámara de Comercio también se observa una clara diferencia entre los precios de la ciudad y los del área circundante, a pesar de que su irregularidad impide construir una serie continua y mínimamente fiable.

¹⁴⁷ Tomando de nuevo la media del período 1909-1913, el precio promedio en A Coruña era superior al de las capitales en 1909, pero a partir de entonces los precios se situaron por debajo de la media urbana española (IRS, 1916).

tomando como promedio el quinquenio que va de abril de 1909 a marzo de 1914, se aprecia que los precios al por menor en el conjunto de las capitales sufrieron una primera subida importante entre abril de 1914 y septiembre de 1915, aunque la tendencia fuese de continuo crecimiento hasta marzo de 1917. En los dos últimos años del período de guerra, es decir, desde abril de 1917 a marzo de 1919, los precios subieron con rapidez. En el último semestre, que correspondió casi exactamente con la duración del armisticio (de octubre de 1918 a marzo de 1919), la elevación fue sensiblemente inferior a los semestres anteriores. Por tanto, el final de la guerra detuvo el movimiento de ascenso, pero esto no fue suficiente para frenarlo completamente y tomarlo en descenso.

CUADRO 8. PRECIOS DE LOS ARTÍCULOS DE PRIMERA NECESIDAD EN A CORUÑA CAPITAL, 1909-1915 (ÍNDICE 1909 = 100)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Abril-septiembre 1909	122	82	100	100	108	125	118	85	100	95	109	113	105
Octubre 1909-marzo 1910	92	82		100	77		88,2	85	100	75	127	93	92
Abril-septiembre 1910													
Octubre 1910-marzo 1911													
Abril-septiembre 1911													
Octubre 1911-marzo 1912													
Abril-septiembre 1912	81	109		100	100	100	98	106	100	114	91	101	100
Octubre 1912-marzo 1913		109		100	85	92	98	106	100	106	91	93	98
Abril-septiembre 1913	108	109		100	92	92	98	106	100	114	91	100	101
Octubre 1913-marzo 1914		109		100	123	92	98	106	100	98	91	100	102
Promedio 1909-1913	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: IRS (1916). Nota: (1) Pan de trigo; (2) Carne de vaca; (3) Carne carnero u oveja; (4) Bacalao; (5) Patatas; (6) Garbanzos; (7) Arroz; (8) Vino; (9) Leche; (10) Huevos; (11) Azúcar; (12) Aceite; (13) Índice general (media geométrica)

Por su parte, los precios al por mayor en las capitales de provincia (tomando como base el año 1913) mantuvieron una vocación de crecimiento muy similar, si acaso con una mayor proclividad a crecer por encima de los precios al por menor de las capitales (pero por debajo de los pueblos) durante la guerra, moderando levemente su aumento a partir de 1919. Las mayores subidas tuvieron lugar en 1917 y 1918, y, en menor medida, en 1915, mientras los años 1914 y 1916 fueron menos duros en términos inflacionarios, en la línea de lo ocurrido en el resto de España (García Delgado, 1981: 445). Estos datos apuntan a un agravamiento de la situación de desabastecimiento interno, como combinación de un aumento de las exportaciones, las dificultades de importación de productos del exterior, y los obstáculos al movimiento de mercancías

dentro del mercado nacional, tanto vía terrestre como marítima¹⁴⁸.

Durante la guerra, los precios mostraron de nuevo un nivel relativamente bajo en A Coruña, en comparación con las demás capitales españolas¹⁴⁹. Esta circunstancia apunta a que A Coruña disponía de mayores recursos para garantizar el abastecimiento urbano a través del puerto, además de la vía ordinaria, la terrestre. Tratándose de una ciudad circundada por un *hinterland* rural importante, contaba, además, con la posibilidad del consumo de productos autóctonos. Eso es lo que explica el diferencial en precio favorable a la ciudad en productos del sector agropecuario provincial, tales como las carnes de vaca, cordero y, sobre todo, cerdo (de elevado consumo en la zona), la leche y los huevos, patatas, acelgas, judías, coles. Pero también en bienes como el bacalao o la sardina en fresco, y el carbón vegetal y el carbón de cok, con destino a las industrias locales y, muy especialmente, a la flota pesquera. Por el contrario, A Coruña tenía una posición desventajosa con las capitales gallegas, mejor aprovisionadas por sus *hinterlands* (IRS, 1923b: 28-29).

CUADRO 9. ESTIMACIÓN DE LOS JORNALES PERCIBIDOS POR LA POBLACIÓN OBRERA EN LAS PROVINCIAS DE LA 4ª REGIÓN

Provincias	1911						1917						1919					
	Varones			Mujeres			Varones			Mujeres			Varones			Mujeres		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
4ª Región																		
Oviedo	5,46	3,32	1,18	1,68	1,27	0,86	22,50	6,00	1,00	5,00	2,00	0,75	8,50	3,00	1,50	2,50	1,25	1,00
A Coruña	4,54	3,05	1,57	1,75	1,33	0,91	8,00	3,75	2,00	2,72	1,50	0,75	6,50	3,25	1,17	2,50	1,25	1,00
León	3,37	2,47	1,58	1,25	1,00	0,75	7,50	3,75	2,25	2,50	1,25	0,50	4,50	3,25	2,00	2,50	1,25	0,75
Lugo	2,68	2,12	1,55	1,25	0,93	0,60	5,20	3,00	1,60	2,09	1,73	1,08	4,50	2,25	1,00	5,50	1,00	0,65
Ourense	3,72	2,86	1,44	1,50	1,00	0,50	7,50	4,00	1,00	2,00	1,50	0,75	10,50	3,50	1,25	2,00	1,25	0,75
Pontevedra	5,75	3,83	1,92	2,00	1,40	0,80	15,00	4,00	2,00	5,00	1,75	0,50	10,00	3,50	1,25	2,50	1,25	1,00

FUENTE: IRS (1913, 1919b, 1921a). Nota: (1) Jornal máximo; (2) Jornal medio; (3) Jornal mínimo

¹⁴⁸ El aumento de algunas exportaciones fue la causa de la escasez de esos productos y de su inflación en España, pues se retiraban del consumo en el mercado nacional, para obtener elevados beneficios a causa de la demanda bélica. "Actualidad económica", *Boletín COCINC*, n° 6, noviembre de 1916, pp. 1-2. En Santiago se observa una situación análoga, permitiendo el enriquecimiento de sectores muy concretos, en detrimento de la mayoría, y llegando a materializarse incluso en situaciones de insolidaridad entre comerciantes y almacenistas, ya que algunos acaparaban buena parte de las existencias para lograr una subida artificial de los precios que reportase pingües beneficios (Bascoy, 1985: 121).

¹⁴⁹ Tomando un panel constituido por 30 mercancías, el precio máximo medio en 1918 (4,07 pts) era el 40º más elevado dentro de las capitales de provincia españolas, mientras el precio mínimo medio (3,04 pts) era el 31º más elevado. *Anuario Estadístico de España*, 1918.

En conclusión, la inflación bélica y de posguerra no alcanzó en las capitales gallegas las dimensiones de otras regiones del país, aunque desde el inicio de la contienda se vivió un ambiente agitado en la ciudad coruñesa. Utilizando como indicador el promedio simple de un grupo de 27 mercancías recogidas por el IRS (1923b), A Coruña ocupó el 24º lugar entre las capitales más caras, mientras Lugo ocupaba el puesto 25, Pontevedra el 30 y Ourense el 33¹⁵⁰.

Sin embargo, el anverso de la moneda se encuentra en los salarios. En el período 1914-1920 las alzas de salarios fueron especialmente importantes en España, en correspondencia con la coyuntura alcista y con el proceso inflacionario, en particular desde 1918 (IRS, 1919a, 2: 99; García Delgado, 1983b: 541). En contraste, las tasas de crecimiento salarial fueron bastante más moderadas en el período 1920-25, sobre el que gravitó la crisis económica de los primeros años veinte y la derrota del movimiento sindical. Por otra parte, las tendencias alcistas de los salarios se manifestaron con gran heterogeneidad e irregularidad (Roldán y García Delgado, 1973 I: 175-177).

Para obtener una primera aproximación de la remuneración de la clase trabajadora en la ciudad de A Coruña, es necesario acudir a una comparación a medio plazo. A principios de los años diez, la jornada laboral ordinaria de los obreros era larga, de diez horas por término medio, aunque existían ramas productivas en las que podía reducirse a ocho horas¹⁵¹. Hasta llegar a lograr ese status laboral, se registraron algunos progresos durante los años anteriores a la guerra, fruto del intervencionismo estatal en el ámbito de las relaciones laborales. Algunos de los hitos más destacados fueron la Ley de 1910, que fijaba la jornada máxima de trabajo en las minas, y el Real Decreto de 1913, que fijaba la jornada máxima ordinaria del trabajo efectivo en la

¹⁵⁰ Las ciudades más caras en 1922 eran Pamplona, Tarragona, Barcelona, Murcia, Guadalajara, Cáceres y Alicante. Las más baratas, Sevilla, Huelva, Cuenca, Soria, Girona, Zamora y Madrid.

¹⁵¹ La jornada de ocho horas fue alcanzada en A Coruña antes que en el resto de España (Castro, 1986). Señala el autor que a comienzos del período que aquí se estudia "La Coruña es, con Barcelona, Bilbao y Madrid, una de las ciudades donde los conflictos entre obreros y patronos han sido más fuertes, y es sin duda en donde tomaron unos caracteres más inquietantes". *Ibid.*, p. 196, citando el informe de Angel Marvaud, *La question sociale en Espagne*, París, Félix Alcan, 1910.

industria textil, entre otros¹⁵².

En términos salariales, las provincias gallegas no sustentaban una posición excesivamente próspera dentro del conjunto español, aunque en A Coruña la situación era aceptable. Partiendo de una estimación tomada a partir de una media simple sobre los jornales medios de varios oficios en las capitales del país, la provincia de A Coruña era la 15ª con jornales medios más elevados, con un jornal medio máximo de 4,32 pts, quedando por debajo Ourense (28ª), Pontevedra (36ª) y Lugo (40ª). En cambio, los salarios mínimos eran más elevados, colocándose A Coruña en la 5ª posición del ranking, con Ourense en tercer lugar, y Pontevedra y Lugo en los puestos 37 y 38¹⁵³. De todas maneras, las diferencias en la provincia en razón al oficio eran muy pronunciadas.

Media década más tarde, en plena guerra europea, la situación había mejorado notablemente en algunos aspectos, en particular en la cobertura de los trabajadores y en las condiciones laborales. Para 1917, el incumplimiento de la edad mínima de acceso al trabajo se había reducido en la provincia coruñesa, incluso con mayor rapidez que en las otras provincias del noroeste, lo que revela una menor presión sobre el sector industrial. Se alcanzaron importantes logros laborales, como la reducción de la jornada laboral ordinaria media, que pasó de diez a ocho horas, un descenso comparativamente más acelerado que en las provincias vecinas¹⁵⁴. Los jornales habían experimentado un

¹⁵² Otros progresos importantes fueron la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, las disposiciones sobre el Trabajo de Mujeres y Niños de 1900, 1907, 1908, 1912, la Ley del Descanso Dominical de 1904, la creación del Instituto Nacional de Previsión de 1908, etc. (Roldán y García Delgado, 1973 I: 99). La Ley sobre el trabajo de mujeres y niños tenía en la 4ª región (que englobaba Galicia y Asturias) verdadera importancia, debido al empleo de las mujeres y de los niños en el trabajo, en especial en la provincia de Pontevedra (en donde trabajaban en las fábricas de conservas y salazón) y en las fábricas de mayor tamaño de la provincia de A Coruña (hilados y tejidos, tabaco) (IRS, 1919b: 132).

¹⁵³ No existen datos para las provincias de Madrid, Barcelona y Jaén. Tipos medios de jornales de algunos oficios en las capitales de España. *Anuario Estadístico de España*, 1915. Elaboración propia. *Estadística de la población obrera visitada en toda la región, clasificada por provincias y por industrias* (IRS, 1913). En cualquier caso, la comparación de los salarios ha de ser matizada por su respectiva capacidad adquisitiva, dado que los precios locales de la cesta básica de productos eran más bajos en A Coruña y Galicia.

¹⁵⁴ La jornada de 8 horas todavía no había entrado plenamente en vigor en el año 1919, pero en la mayoría de oficios y talleres se cumplía, y en algunos de ellos ya existía antes de que se cumpliera (IRS, 1921b: 119). A pesar de ello, existían obreros con jornadas de once horas, como los que trabajaban durante el verano en algunas fábricas de curtidos de la provincia (IRS, 1919a, 2: 237-238). Durante la posguerra, en general, se cumplía en la ciudad, aunque existían trabajos en los que, por pactos o sin ellos,

notable aumento, como consecuencia de las tensiones derivadas de la guerra, agudizadas especialmente a partir de 1917, las cuales, según Roldán y García Delgado (1973 I: 133) evidencian las fuertes elevaciones de precios de los tres primeros años del conflicto. Ahora bien, en la provincia de A Coruña los salarios medio, máximo y mínimo apenas habían progresado respecto a 1911 y se estaba produciendo un distanciamiento respecto a las demás provincias de la región noroeste¹⁵⁵.

Finalmente, tras finalizar la guerra, las perturbaciones salariales introducidas por la guerra habían quedado cerradas, volviéndose a niveles más próximos a los de preguerra. Se aprecia un cierto retroceso en la retribución de la mano de obra. Esto se explica porque a lo largo de 1920 tuvo lugar una caída de la demanda, que redujo los precios y los márgenes de beneficio empresariales, lo que reforzó la resistencia de los empresarios a mantener el nivel de salarios (Roldán y García Delgado, 1973 I: 133).

En conclusión, los salarios aumentaron durante la guerra, pero de manera insuficiente para compensar el coste medio de la vida. Los salarios máximos eran una excepción, y, el verdadero indicador del nivel de renta de los trabajadores, el salario medio, apenas aumentó en torno a un 23 % entre los hombres entre 1911 y 1917, para volver a caer, además, al finalizar la guerra¹⁵⁶.

En términos comparativos, existían importantes diferencias entre provincias en términos salariales (Roldán y García Delgado, 1973 I: 178-183). En primer lugar, se dio una tendencia a una mayor diferenciación entre las provincias más industrializadas y las más deprimidas. En segundo lugar, por ramas productivas, existía una fuerte heterogeneidad. En cualquier caso, interesa subrayar que para el conjunto del período 1914-1920 la provincia de A Coruña ocupó una de las últimas posiciones respecto al porcentaje de aumento de los salarios-hora de los obreros (la octava por la cola), a pesar

se prolongaba la jornada laboral fuera de la norma marcada por la ley (IRS, 1920; IRS, 1923a: 124).

¹⁵⁵ Estadística de la población obrera visitada en toda la región, clasificada por provincias y por industrias (IRS, 1919b). Así parece deducirse de algunas informaciones diseminadas y aisladas obtenidas del archivo de la Cámara de Comercio local, que muestran una subida de los jornales de escasa significación.

¹⁵⁶ Estadística de la población obrera visitada en toda la región, clasificada por provincias y por industrias (IRS, 1921a).

de que en 1914 ocupaba el segundo puesto, tras Madrid, como la provincia en la que se pagaban los salarios-hora más elevados (0,58 pts/hora). En 1920 A Coruña había descendido al 12º lugar (0,88 pts/hora) (Roldán y García Delgado, 1973 I: 178-179, 183).

La consecuencia inevitable fue la reacción de los trabajadores contra la subida de las subsistencias, y contra la precarización de las condiciones de vida y de trabajo de gran parte del proletariado español, pues la inflación caminó de la mano de una fuerte crisis de trabajo (Calero, 1979: 67; García Delgado, 1984: 71-73). Esta se produjo en ocasiones esporádicas de forma espontánea. Pero las protestas habitualmente fueron encauzadas a través de organizaciones obreras y sindicales o de partidos políticos, que desarrollaron una labor sistemática de crítica y denuncia de las actuaciones que agravaban el problema del abastecimiento del mercado interior de los bienes de primera necesidad. El número de iniciativas y de acciones se incrementó mediada la guerra, cuando el descenso del nivel de vida de los obreros cobró mayor crudeza y cuando el movimiento obrero empezaba a estar más organizado (Martínez Cuadrado, 1974: 164; Ben-Ami, 1983: 15), aunque la ofensiva sindicalista tuvo su contrapunto en la reacción patronal, que se hizo más ostensible a partir de 1917 y, muy especialmente, a partir de 1919 (Trinidad, 2001: 16).

El problema de las subsistencias no revistió ni en Galicia ni en la provincia de A Coruña caracteres dramáticos, gracias al policultivo de subsistencia. En cambio, sí se presentó de manera alarmante en las ciudades, incluida A Coruña¹⁵⁷, aun cuando el carácter simbiótico del proletariado (Román, 1996: 212 y ss.) solventó en parte esa dificultad. Como consecuencia, el creciente protagonismo del proletariado fabril en A Coruña originó una extensión de las movilizaciones contra la carestía de las subsistencias y la crisis de trabajo desde el mismo año de inicio de la contienda. El clima especialmente reivindicativo provocó dos huelgas generales en 1916 y 1917 (Pereira, 1992a: 17; Pereira, 1994: 27), en donde las exigencias sociales se

¹⁵⁷ Además del encarecimiento de los productos agrícolas, la guerra coincidió con una coyuntura caracterizada por la escasez de cosechas, lo que menguó los escasos ahorros de los agricultores y

entremezclaban con otras de carácter político de mayor calado¹⁵⁸.

La crisis social de la guerra coincidió con un significativo desarrollo del movimiento obrero en Galicia (Castro, 1986: 189; Pereira, 2002: 126). A Coruña fue un centro neurálgico, en donde cristalizó con especial fuerza el ideario anarcosindicalista (Castro, 1986: 189-195). El verdadero salto cualitativo se desencadenó en 1917, año ordinariamente identificado como el más crítico de la coyuntura bélica (Aubert, 1978: 246). En ese momento coincidieron una serie de elementos que, a medio-largo plazo, provocaron el fin de la Restauración (Tuñón de Lara, 1986: 13 Ramos, 1991: 25; Cruz, 1993: 127; Aróstegui, 1996: 146 y ss.).

El año 1917 estuvo dominado por numerosos sobresaltos, agitaciones y convulsiones en el ámbito local (Naya, 1968: 17). El 10 de agosto se produjeron en España una serie de sucesos que originaron una huelga revolucionaria, de gran repercusión en A Coruña (Naya, 1970 I: 8; 1981: 98; Grandío, 1994: 55), que se prolongó hasta el día 21. En 1918 la situación se sosegó relativamente, aunque todavía se plantearon algunas importantes huelgas¹⁵⁹.

Sin embargo, la oleada huelguística se dejó notar nuevamente en 1919 y 1920 (Tuñón, 1979: 112), justo cuando la crisis económica y social y el retroceso de 1919-22 acarrearón una espiral de huelgas prolongadas y severas¹⁶⁰. El año punta fue 1920 (Fernández Fernández, 1994: 16-19), cuando sólo en la provincia de A Coruña estallaron 16 huelgas, 11 de ellas en Ferrol (Tuñón, 1979: 112), coincidiendo también con un máximo a nivel nacional¹⁶¹. Los años 1921-23 fueron asimismo muy

deprimió el mercado local (Rivas Moreno, 1916: vi-vii).

¹⁵⁸ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1930*, Madrid, 1931. *Boletín COCINC*, nº 21, febrero de 1918, p. 3.

¹⁵⁹ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1930*, Madrid, 1931.

¹⁶⁰ Harrison (1988: 137). En los años 1918 y 1919 se sucedieron en la ciudad asaltos a establecimientos o a vehículos por parte de grupos de mujeres para apropiarse de patatas, cereales, pan, carne o huevos. En otros casos, se prolongaba el paro forzoso semanal en las fábricas de cerillas o tejidos por falta de fósforo o de algodón (Martínez López *et al.*, 2004).

¹⁶¹ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y*

conflictivos, jalonados por numerosas huelgas (Castro, 1995: 86; Pereira, 2002: 136), como resultado de la permanencia de los problemas económicos y sociales creados o amplificados por la guerra¹⁶².

3.4. LAS ACTIVIDADES COMERCIALES

Desde una óptica urbana, las últimas décadas han sido testigo del desarrollo de numerosas investigaciones referidas al sector comercial, tanto desde una perspectiva histórica y económica como, sobre todo, geográfica. No obstante, el interés por el estudio de la actividad comercial se ha caracterizado por un cierto retraso en la mayoría de las naciones¹⁶³. La raíz de este abandono se encuentra en la escasa consideración teórica que ha merecido el sector, y en particular el comercio minorista (Bucklin, 1972: 5).

Sólo en fechas recientes, a medida que dicha actividad evolucionaba alcanzando mayores niveles de desarrollo, ha aumentado el interés por parte de economistas, sociólogos, geógrafos o historiadores (Brown, 1992). Así, en los últimos años ha habido un creciente interés y una mayor preocupación por la necesidad de estudios internacionales comparativos sobre la evolución de los sistemas comerciales (*retail systems*) (Dawson, 1982; Benson y Shaw, 1992).

Desde un punto de vista historiográfico, el comercio tampoco ha recibido una atención preferente (Alexander y Akehurst, 1998: 1), a pesar de su indudable trascendencia (Smith, 2002). La bibliografía ha sido extremadamente fragmentaria (Shaw, 1992: 2), conformando un caleidoscopio de perspectivas no relacionadas, desarrolladas por historiadores culturales y sociales, estudiosos del marketing y la historia empresarial, historiadores económicos o geógrafos históricos, quienes a menudo han trabajado aisladamente unos de otros. Los intereses comunes en el tiempo,

jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1930, Madrid, 1931, p. cxxxi.

¹⁶² García Delgado (1986: 120). En cambio, a nivel nacional, parece detectarse un cierto agotamiento de las luchas sociales hacia 1920. Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1930*, Madrid, 1931, p. cxxxii.

patrones y proceso de crecimiento del comercio han vinculado a estos especialistas, lo que ha permitido una fertilización de ideas principalmente entre economistas y geógrafos. Pero esta situación ha conducido a significativas escaseces en la literatura, a una base teórica pobre y a débiles intentos para iniciar estudios a gran escala (Shaw *et al.*, 1998: 79).

A pesar de la creciente intercomunicación entre geógrafos y economistas en el estudio del comercio, dentro de la corriente principal de la gestión comercial (*retail management*), las influencias mutuas entre ambas ciencias han sido ensombrecidas por las contribuciones de otras disciplinas, y las necesidades de la perspectiva comercial han excluido la comprensión histórica, por considerarlo un lujo superfluo (Hollander, 1986; Savitt, 1989; Vink, 1992; Alexander, 1997; Alexander y Akehurst, 1998). Existen factores que restringen el uso de la historia en el desarrollo de este campo (Shaw, 1992: 4; Alexander, 1997). Incluso allá donde el comercio se ha convertido en un área considerada digna de estudio académico, es decir, dentro de los estudios de gestión (*management studies*), la dimensión histórica ha sido infravalorada y poco explorada (Alexander y Akehurst, 1998: 1).

Se pueden identificar dos grandes áreas en la literatura sobre el comercio (Shaw *et al.*, 1998: 79-80). La primera, derivada de la investigación dentro de la historia del marketing y de la historia empresarial, señala los elementos estructurales y organizativos del cambio en el comercio, tanto a escala macro como meso, cimentados en la evidencia histórica. Estas interpretaciones se apoyan en tendencias generales, proporcionando algunas indicaciones sobre las relaciones políticas, sociales y económicas que operan dentro de cada entorno comercial (Brown, 1988). Desgraciadamente, la mayoría de los modelos están basados en las experiencias occidentales, particularmente la estadounidense (Hirano, 1999: 373).

La segunda aproximación se basa en los intentos de los historiadores económicos y los geógrafos históricos para establecer el *timing*, patrón y proceso de

¹⁶³ Potter (1982), McFayden (1987), Gardner y Sheppard (1989), Brown (1992), Scott (1997).

crecimiento de las nuevas formas de comercio, aunque se ha prestado poca atención a los cambios institucionales, así como a la respuesta de los sistemas comerciales a los cambios en la geografía, naturaleza y extensión de la demanda de los consumidores.

Dentro de la historia empresarial ha habido asimismo una escasa actividad, lo que contrasta con la notoria atención que han recibido determinados servicios, como los financieros (Pearson, 1997). La historia del comercio desde una perspectiva empresarial ha sido insuficientemente desarrollada, concentrada en la investigación de temas particulares, sin ir mucho más allá de la emergencia de modernos sistemas comerciales durante el siglo XIX. En consecuencia, se carece todavía de una síntesis identificable (Alexander y Akehurst, 1998: 1-3), a pesar de la urgencia reconocida en alcanzar una aproximación sintética a la historia del comercio (Hollander, 1983).

España no ha sido una excepción al panorama descrito. Nuestro país ha padecido un notorio retraso en la mayoría de las disciplinas, debiendo reseñarse el cambio de actitud tras la Guerra Civil, cuando comenzaron a desarrollarse investigaciones serias de las actividades comerciales. Destaca el papel desempeñado por la geografía, en la que, partiendo de la tradición ligada a Christaller (y su teoría de los lugares centrales) y, sobre todo, a Blanchard surgió una línea de estudios iniciada por Casas Torres. También algunos economistas como Solé i Ribé y Fontana Tarrats tuvieron importancia en el despegue del análisis de este sector (Carreras i Verdaguer, 1989: 5).

3.4.1. El peso de las actividades comerciales

El aparato de la distribución comercial cumple dentro de una economía urbana una función vital, al configurarse como el conjunto de operaciones cuya misión consiste en actuar como puente entre la producción de bienes y servicios y su consumo (Casares y Briz, 1985, 1987; O'Brien y Harris, 1991). Esa función está motivada por la necesidad económica de salvar la separación existente entre la oferta y la demanda final (Casares, 1987: 17). Por tanto, la función comercial abarca la intermediación, en sentido amplio, entre producción y consumo, pues el comercio consiste en el intercambio de bienes

entre un comprador y un vendedor a un precio determinado, constituyendo realmente el consumo y el comercio las dos caras de un mismo fenómeno, dada la estrecha interdependencia entre ambos. El lugar en donde se realiza la transacción es el mercado, que en el pasado tenía una localización física, aunque hoy no se constituye necesariamente en un lugar. No obstante, la importancia de la distribución no ha sido la misma en todos los sistemas socioeconómicos, sino que con el desarrollo del capitalismo ha alcanzado su máxima expresión, debido a que las decisiones relativas a la asignación de los recursos se manifiestan en forma de flujos diversos (Moreno y Escolano, 1992: 102).

El comercio ha estado fuertemente influido por factores económicos, sociales y culturales dentro de cada país. Por este motivo, la experiencia comercial española, a pesar de integrarse en el contexto occidental, ha sido históricamente distinta. El comercio español es un caso interesante en términos comparativos, ya que el proceso de industrialización y de modernización del país fue lento en relación con el del entorno occidental. Sin embargo, la escasa literatura disponible en el terreno de la historia urbana nacional dificulta su encuadre dentro de los patrones internacionales.

En España, se puede establecer una división entre el período 1900-1959, en el que el comercio mantuvo unas estructuras predominantemente tradicionales, y el período posterior a 1959, en el que empezaron a manifestarse de manera relevante nuevos planteamientos en la organización, gestión y tecnología comercial (Casares y Briz, 1987: 94). La etapa 1900-1959 constituye un conjunto relativamente homogéneo, en el que el comercio español intentó adaptarse lentamente a las nuevas necesidades de una sociedad cambiante. Del sistema gremial que caracterizaba a la época medieval, se pasó a la progresiva aparición de un modelo de mercado que trataba de abastecer las necesidades básicas de la población, con una serie de negocios de tipo particular, polivalentes en las pequeñas poblaciones, y que debían cubrir prácticamente todas las necesidades materiales básicas.

Sin embargo, los cambios demográficos que estaba experimentando la sociedad española provocaron transformaciones en las estructuras comerciales. Por ello, este

período de comercio tradicional, se puede subdividir en tres etapas. 1. Un período “cuasigremialista”, que abarca desde principios de siglo a 1936; 2. La etapa de la guerra y la posguerra; 3. Y la consolidación del “tradicionalismo monovalente”, que se prolonga desde 1950 hasta 1959 (Casares y Briz, 1987: 94-95).

Durante el primer tercio del siglo, el problema básico era el aprovisionamiento de productos primarios. Varios rasgos caracterizan este primer tercio del siglo XX, desde el punto de vista de la distribución comercial. En primer lugar, y excepto casos esporádicos, las intervenciones de la Administración en los mercados fueron muy escasas y poco sistematizadas, respondiendo a necesidades de tipo esencialmente coyuntural. A pesar la experiencia dictatorial de Primo de Rivera, el modelo español contrasta con otro país mediterráneo, Italia, en donde el gobierno fascista intentó disciplinar el sector comercial durante el período 1922-1940 (Morris, 1998).

El comercio solía ser de carácter tradicional y aislado, aunque en las ciudades de mayor tamaño éste reunía una serie de peculiaridades. Por ejemplo, en el comercio no alimentario comenzaron a desarrollarse al final del período algunos bazares populares (*variety stores*), es decir, almacenes de precios únicos de dimensiones relativamente reducidas¹⁶⁴. De todos modos, esta fue una etapa de escasas innovaciones en tecnología y organización comercial, en un contexto de leve presión desde la oferta y la demanda, como consecuencia de tratarse de una sociedad predominantemente rural y de bajo poder adquisitivo (Casares y Briz, 1987: 95-96). La sociedad española parece seguir así, en lo fundamental, las pautas occidentales, pero con un cierto retraso cronológico¹⁶⁵.

A Coruña ha sido tradicionalmente una ciudad caracterizada por un notable

¹⁶⁴ El primer almacén popular del mundo, Wollworth, se instaló en Estados Unidos, en 1878. A Europa no llegó hasta los años treinta del siglo XX. El primero que se abrió fue el Sepu. Sin embargo, no fue hasta 1960 cuando se implantó el primer establecimiento importante, Simago (Rebollo, 1987: 220).

¹⁶⁵ Según Jeffreys (1954), la transición hacia un moderno sistema comercial en los países desarrollados se produjo desde el último cuarto del siglo XIX, a través de la introducción de nuevos métodos operativos, la generalización del escapatismo y de precios fijos claramente visibles, del cambio del rol de los comerciantes dentro de los canales de distribución, y de las transformaciones en las formas institucionales que estaba adoptando el comercio (comercio a gran escala, grandes almacenes, comercio multi-rama, etc.).

tráfico mercantil, lo que ha permitido que la función comercial haya penetrado con fuerza en su estructura económica. Diversas investigaciones desarrollados desde la geografía a partir de los años sesenta sobre la estructura funcional de las ciudades españolas han puesto de manifiesto la especialización de A Coruña como centro comercial y de servicios¹⁶⁶.

Este rasgo no era específico de A Coruña. Un elevado número de ciudades españolas poseía una estructura funcional en la que predominaba el sector terciario, y dentro de éste, especialmente el comercio. Además, los rasgos básicos del sector muestran notables paralelismos. Dentro del conjunto urbano español, se distinguían al menos dos grupos de comportamientos. Por un lado, el de las pequeñas ciudades, que en esos años apenas experimentaron transformaciones en sus estructuras socioeconómicas, y se quedaron a la zaga en el lento pero efectivo proceso de modernización del país. Estas ciudades fracasaron a la hora de engancharse al tren de la industrialización y, en consecuencia, se definían por el predominio del terciario, con un fuerte peso del comercio (sobre todo, el destinado a satisfacer las necesidades básicas), y de los empleos ligados a la administración. Ejemplos de ello fueron Teruel, Segovia, Ciudad Real, Cuenca y otras capitales de provincia (Martínez de Pisón, 1976; García Márquez, 1983; Pillet, 1984; Troitiño, 1984). Por otro lado, las ciudades intermedias (de similar rango jerárquico que A Coruña) de tipo monofuncional, como Oviedo, San Sebastián, Albacete o León, núcleos eminentemente comerciales, en los que este sector desempeñaba un papel vital, debido a su papel de ciudades rectoras de *hinterlands* relativamente extensos (González, 1987; Luengo, 1990; Trespalacios, 1992; García Martínez, 1995; Magán, 1997).

Sin embargo, a diferencia de los núcleos del interior peninsular, en A Coruña el

¹⁶⁶ Capel (1968), Díez Nicolás (1972), Racionero (1978), Precedo (1987a, b). La mayoría de historiadores coinciden en que el modelo histórico de desarrollo económico de una ciudad tiene una considerable influencia en su futuro modelo de crecimiento urbano. Buena parte de las ventajas o desventajas comparativas tiene su origen en la especialización productiva que haya caracterizado al área, en los recursos con los que cuenta, etc. Por tanto, cada ciudad se caracteriza por una serie de rasgos específicos, que no desaparecen con facilidad en un intervalo corto de tiempo, sino que, al contrario, suelen perdurar, convirtiéndose en rasgos estructurales definitorios de cada zona.

origen de la actividad comercial hay que buscarlo en el puerto, principal elemento dinamizador de la economía urbana (Mirás, 2003b). La importancia comercial de las poblaciones marítimas depende, entre otros factores, de su situación geográfica, de la entrada y fondeadero de sus puertos, de la facilidad y economía de costes de las descargas y arrastres, y de las comunicaciones marítimas y terrestres. El puerto de A Coruña cumplía varios de estos requerimientos. Su principal ventaja comparativa se derivaba de su posición estratégica, punto de ruptura de carga entre el transporte marítimo y el terrestre, enrucijada de las rutas del Atlántico, enlace con América y el norte de Europa. El principal problema residía en que, al igual que Vigo, estuvo excesivamente condicionado por las coyunturas que afectaron a las instancias supralocales, dificultando a los agentes locales el control del destino de su economía.

Los paralelismos en comparación con otras ciudades portuarias españolas han sido aun más evidentes, tanto por lo que respecta a los mecanismos responsables del crecimiento, como a los factores que determinaron su evolución histórica, en particular respecto a las ciudades de rango jerárquico equiparable. Ejemplos de ello son Cádiz, Alicante, Málaga, San Sebastián e incluso Valencia, ciudades con una dedicación históricamente prioritaria hacia las actividades comerciales y mercantiles ligadas al puerto (Vidal, 1987; Fernández Cuenca, 1991; Pérez Serrano, 1991; Morilla, 1992; Sorribes, 1992; Larrinaga, 1997). E indudablemente las ciudades pertenecientes a los archipiélagos insulares (Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife), aunque con las características propias derivadas de su peculiar emplazamiento geográfico (Cáceres, 1980).

Este proceso de desarrollo de la función comercial se enmarca dentro de otro más general de terciarización de la economía urbana, circunstancia que se consolidó durante el siglo XX. Esta última característica ha sido común a otras economías urbanas y ha caminado en paralelo al propio proceso de terciarización que ha caracterizado a la mayoría de las economías occidentales (Bairoch, 1988; Romero, 1995), y al que España no ha sido ajena.

Las características del sistema económico español condicionaron la adopción de

innovaciones comerciales, que generalmente se aplicaron con retraso en relación con el entorno occidental. En A Coruña ocurrió algo parecido. Pero, además, la conjunción de otros diversos factores bloqueó una progresión normal del comercio local. Entre éstos destacaron el bajo poder adquisitivo de la población urbana y regional, las dificultades para la movilidad de la población (lo que reducía el área de influencia comercial de la ciudad), la posición periférica de A Coruña (geográfica y económica) en la economía española y mundial, la debilidad de sus estructuras productivas, la relativa escasez de capital, la débil apertura del país respecto al exterior, etc. A pesar de ello, A Coruña sí se constituyó en el principal centro económico y financiero regional, así como en su principal mercado consumidor, lo que le permitió convertirse en un espacio preferente en Galicia para el desarrollo de nuevas formas de hacer comercio, que por entonces comenzaban lentamente a nacer en España, y que cristalizaron en una etapa posterior.

La organización del comercio de A Coruña en estos años arranca en muchos de sus principales aspectos del siglo XIX. El principal rasgo definitorio sería la permanencia de unas estructuras de tipo tradicional¹⁶⁷. Con anterioridad a la guerra mundial este sector experimentó un prolongado período de crecimiento. Uno de los factores más destacados en esos años fue el auge de las remisiones de productos primarios gallegos hacia el mercado interior peninsular (Barreiro Gil, 1983), gracias a una mejora de los medios de comunicación (principalmente, el ferrocarril) y comercialización, circunstancia vital para una región localizada en una posición periférica a nivel nacional y europeo. Esto permitió el aumento de las importaciones de determinados inputs agrícolas (abonos químicos, maquinaria, etc.) y posibilitó la exportación de algunas de las principales producciones regionales (bienes agropecuarios). Las relaciones mercantiles con otros países, principalmente con Latinoamérica, experimentaron un impulso, y algunos comerciantes dedicados a este

¹⁶⁷ Gámir (1975) distingue tres tipos de sistemas de distribución: 1. el comercio tradicional, caracterizado por una intensidad relativa muy alta en trabajo humano, un elevado capital circulante, reducido capital fijo y pequeñas dimensiones, elementos que, como iremos comprobando se ajustaban al patrón del comercio en A Coruña; 2. las nuevas formas de comercio, que sustituyen trabajo por capital y espacio; 3. y una forma intermedia, el gran almacén, con una intensidad factorial mixta.

tipo de negocios se beneficiaron de esta coyuntura¹⁶⁸. Para ellos, el puerto de A Coruña constituía uno de sus principales vehículos, tanto de entrada como de salida. El movimiento portuario también benefició a los comerciantes que mantenían negocios con el extranjero, o con otras áreas del país, a través del tráfico de cabotaje¹⁶⁹.

CUADRO 10. DISTRIBUCIÓN DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE A CORUÑA, RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACIÓN ACTIVA EN EL AÑO 1910

Industrias de la alimentación, vestido, construcción, gas, electricidad, artes gráficas	25,52%
Agricultura, ganadería, pesca, silvicultura	18,11%
Servicios personales y domésticos	16,02%
Comercio	12,11%
Fuerzas públicas	8,35%
Transporte marítimo y fluvial	6,17%
Administración Pública	2,24%
Industrias textiles, pieles, madera, metalurgia, cerámica, productos químicos	2,17%
Otras Industrias	2,09%
TOTAL	92,78%

FUENTE: I.N.E. Censo de la Población de España

CUADRO 11. DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DE LAS CUOTAS DE LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL, 1914-1935 (EN MILES DE PESETAS CORRIENTES)

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Comercio	200,4	166,6	180,3	174,2	184,2	190,0	256,3	261,0	330,5	458,8	489,3	480,0	750,2	757,8	897,1
Servicios	54,3	53,5	35,3	53,8	43,2	51,2	104,9	120,7	157,6	148,7	139,8	145,7	157,5	194,6	157,1
Industria	41,7	39,5	36,8	36,6	37,2	41,3	70,2	70,1	99,9	121,8	96,2	105,7	105,3	111,9	112,3
Actividades artesanales	20,3	20,8	21,9	21,7	19,9	19,8	29,0	31,1	38,1	49,5	64,9	63,8	63,9	75,0	86,7
TOTAL	316,7	280,3	274,3	286,3	284,6	302,3	460,4	482,9	626,1	778,8	790,2	795,2	1.076,9	1.139,3	1.253,3

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matricula industrial. COCINC

Según los datos proporcionados por los Censos de Población, el comercio se constituía como una de las principales actividades económicas en vísperas de la guerra (Cuadro 10). Asimismo, de acuerdo con los datos procedentes de la contribución

¹⁶⁸ Suárez Pumariiega y Valcárcel, *op. cit.*, p. 11.

¹⁶⁹ Hay que tener en cuenta que es necesario distinguir dos grupos de actividades mercantiles, en función del mercado al que se orientasen (Rodríguez Regueiro, 1973). Por un lado, los pequeños negocios, cuyo comportamiento estaba vinculado a la dinámica urbana, y cuya evolución estaba unida a la demanda que generaba la población local. Su relación con el exterior dependía en principio del abastecimiento de bienes. Por otro lado, los establecimientos de mayor tamaño, que dependían más directamente de cómo evolucionasen los negocios con el exterior; y, por tanto, las dificultades de ese tráfico les afectaron profundamente. De todos modos, la dependencia de la actividad económica urbana respecto del movimiento portuario era elevada, lo que terminaba afectando indirectamente al primer grupo de

industrial, el comercio representaba un porcentaje muy elevado, constituyéndose como la actividad económica más importante de la ciudad.

CUADRO 12. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN A CORUÑA, EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRIBUYENTES MATRICULADOS, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Comercio	322	285	293	305	304	343	316	328	327	430	402	413	1.183	1.284	1.712
Servicios	136	136	105	110	111	107	156	187	233	324	164	325	481	468	540
Industria	196	201	185	187	184	208	236	256	297	345	318	346	379	303	423
Actividades artesanales	160	160	179	170	165	162	158	167	157	234	262	266	254	412	349
TOTAL	814	782	762	772	764	820	866	938	1014	1.333	1.146	1.350	2.297	2.467	3.024

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 13. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS SEGÚN SU PESO EN EL TOTAL DE CONTRIBUYENTES DE CADA AÑO, 1914-1935 (EN PORCENTAJE)

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Comercio	39,6	36,4	38,5	39,5	39,8	41,8	36,5	35,0	32,2	32,3	35,1	30,6	51,5	52,0	56,6
Servicios	16,7	17,4	13,8	14,2	14,5	13,0	18,0	19,9	23,0	24,3	14,3	24,1	20,9	19,0	17,9
Industria	24,1	25,7	24,3	24,2	24,1	25,4	27,3	27,3	29,3	25,9	27,7	25,6	16,5	12,3	14,0
Actividades artesanales	19,7	20,5	23,5	22,0	21,6	19,8	18,2	17,8	15,5	17,6	22,9	19,7	11,1	16,7	11,5
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 14. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS SEGÚN SU PESO EN EL TOTAL DE LAS CUOTAS DE CADA AÑO, 1914-1935 (EN PORCENTAJE)

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Comercio	63,3	59,4	65,7	60,8	64,7	62,9	55,7	54,1	52,8	58,9	61,9	60,4	69,7	66,5	71,6
Servicios	17,1	19,1	12,9	18,8	15,2	16,9	22,8	25,0	25,2	19,1	17,7	18,3	14,6	17,1	12,5
Industria	13,2	14,1	13,4	12,8	13,1	13,7	15,2	14,5	16,0	15,6	12,2	13,3	9,8	9,8	9,0
Actividades artesanales	6,4	7,4	8,0	7,6	7,0	6,6	6,3	6,4	6,1	6,4	8,2	8,0	5,9	6,6	6,9
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

Con el objeto de profundizar en el análisis del comportamiento del comercio coruñés durante el período analizado, es necesario partir de una clasificación más elaborada de las actividades económicas urbanas que la que realizaba la Hacienda, es

actividades.

decir con arreglo a un criterio económico, no fiscal. El análisis se realizará exclusivamente desde el punto de vista de la oferta y, por tanto, la perspectiva se dirigirá hacia la estructura empresarial local, tratando, en la medida de lo posible, de encuadrar la evolución local dentro de los parámetros económicos regionales y nacionales.

En el Cuadro 11 se aprecia que en 1914 el comercio se constituía como la principal actividad económica de la ciudad. La cuota en ese año ascendía a 200.407 pts, elevándose el total de comerciantes coruñeses a 322, lo que suponía un porcentaje de 63,3 % en el primer caso y de 39,6 % en el segundo (Cuadro 12, Cuadro 13 y Cuadro 14). En términos relativos, el comercio representaba aproximadamente 6,71 establecimientos por cada 1.000 habitantes. A este tejido comercial de base se le deberían añadir las actividades no sedentarias, constituidas por los feriantes y un significativo número de vendedores ambulantes¹⁷⁰, que desgraciadamente resultan imposibles de cuantificar de manera fiable¹⁷¹.

3.4.2. Las actividades comerciales en A Coruña durante la Primera Guerra Mundial

La evolución de las actividades comerciales en A Coruña fue irregular. La economía española vivió una fase inicial de desconcierto y desorganización, que en los países beligerantes se había prolongado hasta bien entrado el primer semestre de 1915, pero en España se acortó sensiblemente para varios sectores económicos, llegando hasta finales de 1914 (García Delgado, 1981: 425). Una segunda fase, caracterizada por un

¹⁷⁰ La importancia de la figura del vendedor ambulante fue notable en el pasado, pues durante siglos sirvió de complemento a la venta periódica que se realizaba en los mercados y las ferias. Sin embargo, a pesar de la función económica que cumplía, su consideración social fue muy baja, y contó siempre con la oposición del comercio regular, agrupado en gremios (Nielfa, 1984a: 469). Hasta hace poco la visión común era que los comerciantes itinerantes habían sufrido un declive en el mundo occidental durante el siglo XIX. Sin embargo, este argumento ha sido sometido a revisión (Phillips, 1992: 54).

¹⁷¹ Aunque en las estadísticas teóricamente se contemplaba la existencia de determinados apartados para la tributación de los comerciantes ambulantes, en la fuente consultada no se ha podido hallar información alguna sobre éstos. De todos modos, las guías de la ciudad señalaban que no se celebraban ferias anuales ni mensuales, sólo mercados semanales. *La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y

verdadero auge y expansión, se prolongó hasta 1917-1918, e incluso en algunos sectores productivos hasta 1919 (García Delgado, 1981: 425; Carreras, 1985b).

Sin embargo, en A Coruña las actividades comerciales experimentaron un descenso muy importante en el año 1916, con una muy ligera recuperación en 1917-18, en donde se aprecia que el porcentaje dentro del total de actividades no se vio excesivamente afectado, aunque esto fuese como consecuencia de un descenso similar en el resto de los sectores. Las causas de esta situación de decaimiento comercial hay que buscarlas en las dificultades del contexto internacional. La guerra tuvo un negativo impacto en los negocios de A Coruña, que dependían en alto grado del puerto. Muchas actividades estaban claramente ligadas con el tráfico portuario, aunque algunos empresarios coruñeses desviaron parcialmente las inversiones hacia negocios especulativos, de manera análoga a lo observado en Vigo (Souto, 1990: 50).

El tráfico portuario sufrió pronto una visible ralentización, debido a la fuerte disminución de las entradas de buques extranjeros, tanto mercantes como de pasajeros, lo que pronto comenzó a transmitir distorsiones hacia otros sectores económicos urbanos y regionales. El comercio resultó dañado por la menor disponibilidad de mercancías con las que comerciar en el mercado local y en el *hinterland*.

Durante los años de la guerra, se multiplicaron las dificultades para el movimiento de pasajeros en dirección a Europa y muy especialmente hacia América Latina, debido, por un lado, al bloqueo naval en aguas europeas (Hardach, 1986), y por otro, a las dificultades económicas que atravesaban los países de destino de la emigración (de Juana y Fernández, 1990: 56; Villares, 1996a: 108). La situación se deterioró notablemente desde 1916-17, coincidiendo con el bloqueo marítimo impuesto por la flota alemana, lo que motivó que gran parte de las compañías de los países beligerantes interrumpieron sus líneas (Vázquez González, 2000a: 741; 2001: 4).

Incluso las compañías españolas frecuentemente evitaban hacer escala en Galicia¹⁷².

El movimiento de mercancías también se vio afectado. El tráfico mercantil había experimentado un continuo crecimiento hasta los momentos previos a la guerra, e incluso desde finales del siglo XIX, si exceptuamos la negativa coyuntura que rodeó al bienio 1897-1898¹⁷³. Durante la primera década del siglo XX, el tráfico mercantil atravesó un período excepcionalmente próspero (Gráfico 5). La favorable evolución económica regional colaboró al crecimiento del tráfico portuario (Mirás, 1997, 2004). De todos modos, A Coruña ocupó una posición intermedia en la jerarquía portuaria española, tanto dentro del tráfico de cabotaje como con el exterior. Además, era un puerto fundamentalmente importador (Gráfico 16)¹⁷⁴. Esta circunstancia ha estado determinada por el bajo nivel de desarrollo regional y de su *hinterland*, y se hallaba en consonancia con la posición intermedia de la ciudad en la jerarquía urbana nacional¹⁷⁵.

En cualquier caso, el sistema portuario español, integrado por puertos eminentemente comerciales, acusaba una marcada polarización del tráfico mercantil en unos pocos puertos (Alvargonzález, 1996: 169), tanto geográficamente como a nivel de las mercancías transportadas, debido al protagonismo de los transportes de carbón mineral desde los puertos asturianos (Guimerá, 1996: 133). Dentro del tráfico portuario internacional, la mayoría de los puertos españoles ha ocupado un lugar escasamente

¹⁷² *Actas del Pleno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña* (en adelante, ACTAS Pleno COCINC).

¹⁷³ Valcárcel (1923). La apertura de nuevas rutas comerciales interoceánicas a finales del siglo XIX, que se insertó dentro de lo que Wallerstein (1979) denominó economía-mundo, permitió que algunos puertos españoles comenzasen a desempeñar un rol notable como puntos de escala de gran interés económico y estratégico (Guimerá, 1996: 133). Los casos más sobresalientes fueron los puertos canarios (Suárez Bosa y González, 2002). A Coruña asimismo se convirtió en una importante base de carboneo, avituallamiento, reparaciones, víveres, agua y pertrechos para los barcos de compañías nacionales y extranjeras, especialmente en su comercio con América (González López, 1978; Rodríguez Maneiro, 1996: 174).

¹⁷⁴ La provincia de A Coruña, fuertemente condicionada por el peso del puerto herculino, ocupaba años más tarde, en 1914, el 7º lugar dentro de las 21 provincias marítimas españolas, en términos de entradas por cabotaje en peso, siendo Pontevedra la 9ª. Por el contrario, en las salidas sólo ocupaba la 12ª posición, y Pontevedra la 13ª. Por lo que respecta al valor de las entradas, A Coruña era la 6ª provincia en 1914 (inmediatamente superada por Pontevedra). *Anuario Estadístico de España*, 1915.

¹⁷⁵ Alvargonzález (1985a: 25) señala que dentro de las distintas regiones portuarias en las que se articula el litoral español existen sustanciales diferencias. Los puertos del litoral gallego se caracterizaron por su débil potencia funcional, lo que se explica por el inferior nivel de desarrollo económico de la región y, en consecuencia, por la inexistencia de áreas industriales de importancia que impulsasen el tráfico marítimo.

significativo. La raíz de esta anomalía se encuentra en la modesta posición de España en la navegación mundial, causada por su bajo nivel de desarrollo económico. Estos factores han impedido la formación de *hinterlands* extensos, de tipo continental. En consecuencia, no existía un puerto que sirviese a todo el mercado nacional, con lo que la función exportadora y redistribuidora de los puertos se encontraba muy limitada.

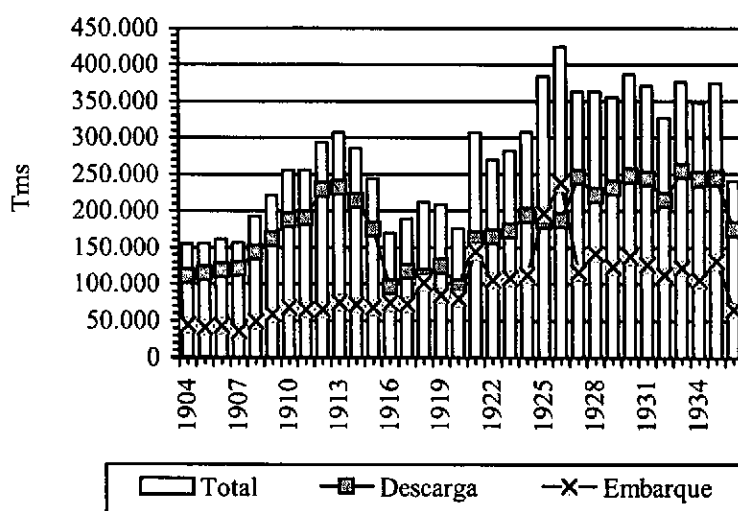
El movimiento portuario de A Coruña tuvo que soportar una crónica inadecuación de las instalaciones, aunque esta circunstancia ha sido común a otros puertos españoles. A pesar de los cambios que tuvieron lugar en la navegación, que se tradujeron en nuevas necesidades en forma de mayores y más adecuadas instalaciones, las infraestructuras portuarias no experimentaron una transformación radical, impidiendo que el puerto se adaptase a las nuevas tecnologías y a las nuevas condiciones de los mercados¹⁷⁶. No existió un estímulo suficientemente poderoso para ello desde la vertiente de la demanda¹⁷⁷. Por otra parte, la Junta de Obras del Puerto padeció serias dificultades económicas y, por lo general, se mostró incapaz de conseguir vincular a la totalidad de agentes implicados en el puerto. Por esa razón hubo de acudir a la financiación de las obras a través de emisiones de deuda o a través de empréstitos¹⁷⁸.

¹⁷⁶ La tecnología se revela como una variable crítica en los transportes marítimos. A lo largo de la historia, la evolución de las tecnologías marítimas ha actuado como un importante instrumento de progreso en el crecimiento portuario. Los nuevos métodos en diseño de los buques y las modificaciones en los sistemas de carga y descarga condujeron repetidamente a sucesivas eras y escalas en el desarrollo de los transportes marítimos y de las ciudades portuarias (Hoyle y Pinder, 1981, 1992; Lilley, 1983). Los cambios en los materiales de construcción, propulsión de los buques y ayudas a la navegación han ocurrido a lo largo del tiempo, y se derivan de presiones endógenas y exógenas, conducidas por las demandas del comercio y el desarrollo económico (Jackson, 1983; Hayuth y Hilling, 1992: 41)

¹⁷⁷ Aunque el papel de un puerto es beneficioso para una población, éste ha de ser modificado para que pueda ser un instrumento de desarrollo de la actividad económica. Y para ello necesita de un estímulo, al modo del "sistema fabril asociado" en Bilbao (de la Puerta, 1994: 18).

¹⁷⁸ Rubio (1916: 23). "Aspiraciones nacionales e intereses locales", *Boletín COCINC*, nº 5, octubre de 1916, p. 7.

GRÁFICO 5. TRÁFICO MERCANTIL A TRAVÉS DEL PUERTO DE A CORUÑA, 1904-1936 (TMS)



FUENTE: Para 1904-1915, Valcárcel (1923). Para 1916-1939, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero

En España, los efectos económicos de la guerra fueron divergentes. Algunas regiones costeras y sus puertos aprovecharon la neutralidad bélica para incrementar el tráfico mercantil de exportación, en especial los puertos con situación continental, que se beneficiaron de una mayor disponibilidad de comunicaciones terrestres y una actividad naviera más desarrollada (Guimerá, 1996: 131). La contienda posibilitó asimismo una modernización tecnológica de la flota mercante (Valdaliso, 1991a, 1992, 1997b), y el enriquecimiento de muchos armadores, aunque a costa del declive del tráfico total.

En A Coruña, sin embargo, la importancia de la flota mercante antes de la guerra era secundaria, y esta circunstancia se agravó con el desarrollo del conflicto¹⁷⁹. Además, el tipo de tráfico que atendía la flota era exclusivamente de cabotaje, especialmente

¹⁷⁹ El número de buques mercantes mayores de 50 toneladas de registro total matriculados en el puerto en el año 1913 era de 55, sólo superado por Bilbao y Barcelona. Pero la flota todavía mantenía un fuerte sesgo hacia los buques de vela, en los que A Coruña era el tercer puerto español, mientras la flota de vapor era sólo la séptima del país (de un total de 26 puertos principales considerados). Para 1914, con sólo 44 buques, se había visto superado por los puertos de Sevilla y Palma de Mallorca, aunque se había producido una fuerte caída de las embarcaciones a vela y una progresiva sustitución por buques de vapor. En 1915 A Coruña había descendido al séptimo puesto, superada, además, por Cádiz y San Sebastián. Estadística del número de buques mayores de 50 toneladas de registro total que componían la Marina mercante española en los años 1913, 1914 y 1915. *Anuario Estadístico de España*, 1915.

dentro de la propia región o de la provincia, y el tonelaje individual de los buques era muy reducido¹⁸⁰.

Por otra parte, la guerra provocó un fuerte descenso de las importaciones españolas en términos físicos, aunque esta caída no se reflejase en su valor, debido al aumento de los precios en los mercados internacionales (García Delgado, 1983b: 543). Para un puerto importador como A Coruña, el efecto de esta disminución fue dramático (IRS, 1919a, 2: 227 y ss.), ya que, además, provocó una caída de los ingresos de la Junta de Obras del Puerto¹⁸¹.

El aumento desencadenado en los fletes tuvo especial significación¹⁸². Los fletes antes de la guerra eran más elevados en los puertos del Levante que en los del Norte. Sin embargo, durante los años 1911 y 1912 experimentaron un considerable incremento que afectó a todos los puertos en mayor o menor grado. Los años 1913 y 1914 fueron testigo de un abaratamiento de los fletes, que no alteró sustancialmente las diferencias en su distribución geográfica. Ahora bien, a partir de 1915 se inició una fuerte espiral alcista, que continuó durante el siguiente año, y que condujo a los fletes a multiplicarse por siete en ese breve lapso de tiempo (Cuadro 15).

A pesar de lo dicho, la principal responsabilidad del descenso del tráfico recayó sobre los embarques de mercancías, mientras las descargas decaían, pero a un ritmo menor. A Coruña no contaba a su favor (salvo algunas excepciones) con un *hinterland* capaz de suministrar los productos necesarios para la demanda de los países beligerantes, factor fundamental para garantizar el desarrollo portuario (de la Puerta, 1994: 42). La caída del tráfico y del volumen recaudado se hizo más pronunciada en 1915, cuando la escasez de buques, la carestía de los fletes y del carbón y los peligros de la navegación de altura y de gran cabotaje ocasionaron una reducción general del

¹⁸⁰ Los buques de vela tenían una media de 86,14 toneladas por buque en 1913, mientras los buques de vapor alcanzaban sólo 225,15 toneladas por buque, lo que situaba al puerto coruñés en el 18º lugar dentro del ranking nacional por ambos conceptos. En 1915 la situación había empeorado, ya que las 204,39 toneladas por buque de vapor situaban a Coruña en el 21º lugar a nivel español. *Ibid.*

¹⁸¹ ACTAS Pleno COCINC.

¹⁸² *Boletín COCINC*, nº 9, febrero de 1917, p. 8.

tráfico marítimo¹⁸³. En conjunto, el período más crítico transcurrió entre 1914 y 1916 cuando la actividad portuaria cayó un 71,3 % (-7,0 %, -14,6 % y -30,3 %, respectivamente). En 1916 se alcanzó el mínimo de la serie de tráfico mercantil durante del primer tercio del siglo XX.

CUADRO 15. INCREMENTO DE LOS FLETES DE VAPORES CON ORIGEN EN LOS PUERTOS INGLESES CON DESTINO A LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES, 1910-1916, EN CHELINES Y PENIQUES

	1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916	
	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.	Ch.	Pens.
Bilbao	4,8		6,2	1/4	7,2		7,8	1/2	6,2				44,0	3/4
Barcelona	6,7	1/4	8,8		11,9	3/4	9,7		10,0	1/2	82,11	1/2	68,8	1/2
Valencia	6,9	3/4	7,7	1/4	11,4		9,10		9,7	3/4	28,4		68,9	
Cartagena	6,6	1/2	8,0	1/4	11,4	1/4	10,7	1/4	9,6	1/4			68,6	
Málaga	6,5	1/2	7,3	1/3	10,10	1/2	10,1	1/2	9,2		31,8		66,2	1/2
Cádiz	5,8	1/4	7,9	1/4	11,0	3/4	9,0	1/4	9,2	1/2	26,8		63,2	
Sevilla	6,4	1/2	7,10	1/4	10,8		9,4	3/4	8,6		25,6			
Santander	5,2		6,0		7,8		7,8		6,5					
Is. Canarias							9,0	1/2	8,7	1/4	24,9		40,8	3/4

FUENTE: *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña*, nº 9, 28 de febrero de 1917, p. 9. Ch. = Chelines. Pens. = Peniques

Es preciso tener en cuenta que existía un factor que actuaba en contra de la economía de la ciudad, y era su dependencia de compañías navieras extranjeras o nacionales, para el transporte de viajeros y mercancías¹⁸⁴. La conclusión, por tanto, es clara. A Coruña no formó parte de aquellos espacios que aprovecharon las ventajas exportadoras creadas por la guerra, y que, en todo caso, esas ventajas se restringieron a sectores muy puntuales, en los que nos detendremos más adelante.

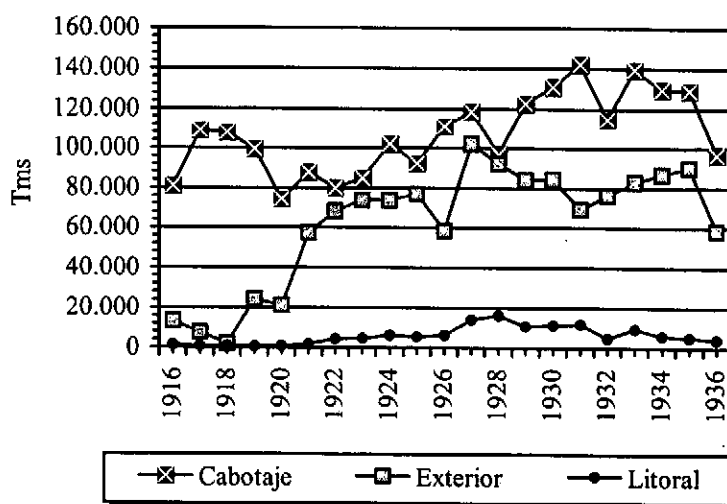
Sólo se apreciaba una recuperación hacia el final de la guerra, en 1917-1918. En

¹⁸³ El bloqueo decretado por Alemania y la guerra en el mar, primero desde 1915 y con mayor intensidad desde 1917, fueron los principales factores que dificultaron el tráfico marítimo. ACTAS Pleno COCINC, IRS (1916: 108), Fernández Santander (1993a: 10), Parrilla (1996: 122), Guimerá (1996: 131).

¹⁸⁴ El *Anuario Financiero y de Valores Mobiliarios*, 1917, Madrid, año II, señala que entre las principales compañías navieras españolas, sólo sobresalía *Dionisio Tejero*, que disponía de 4 vapores: Coruña (de 960 tms), Cantabria (573 tms), Hernani (420 tms), Galicia (278 tms). El mismo Anuario, en 1916, señalaba que no existía ninguna naviera importante en A Coruña, con la excepción de la *Compañía Herculina Ferrolana*, con un capital social de 350.000 pts. En 1919 existían en la provincia coruñesa 4 sociedades anónimas navieras, *La Herculina Ferrolana*, con un capital de 192.000 pts, *La Necesaria* (125.000), *Progreso de Riveira* (65.000), *La Esperanza* (42.000). *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1919, p. 668.

realidad, el crecimiento de 1918 fue ficticio, puesto que la serie manejada es la correspondiente al tráfico total, es decir, cabotaje, exterior y tráfico de bahía¹⁸⁵, y el incremento estuvo fuertemente condicionado por el aumento de los embarques de carbón mineral con destino a la flota pesquera local y, en menor medida, a las operaciones de carboneo¹⁸⁶. Algo parecido ocurrió con los embarques de agua con destino a los buques que recalaban en el puerto así como a la flota pesquera¹⁸⁷.

GRÁFICO 6. TRÁFICO DE BAHÍA, CABOTAJE Y EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA. DESCARGA, 1916-1936 (TMS)



FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

A favor de A Coruña jugó el hecho de que se trataba de un puerto con una situación periférica a nivel europeo, un nivel de relaciones exteriores poco significativo y un peso considerable del comercio de cabotaje (Gráfico 6 y Gráfico 8), característica fortalecida durante la guerra, lo que significa que sus exportaciones tal vez no

¹⁸⁵ El tráfico de bahía tenía una notable importancia en el puerto de A Coruña, de manera semejante a lo que ocurría en el resto de Galicia, en este caso debido a su peculiar configuración topográfica (Espárrago, 1944: 110).

¹⁸⁶ El movimiento de carbón mineral en el puerto representaba más del 30 % del total de descargas, y en algunos años llegó a suponer cerca del 50 %. El puerto ejercía una función redistribuidora hacia los buques pesqueros, porque los embarques de ese mismo carbón mineral supusieron porcentajes variables, entre el 20 y 50 % en los años de la guerra y la inmediata posguerra. Pero este carbón sirvió también para alimentar un creciente parque de máquinas, bien directamente a las máquinas de vapor, bien indirectamente a través de las sociedades suministradoras de gas y electricidad.

¹⁸⁷ Martínez López *et al.* (2004). El agua, por su parte, acaparaba porcentajes próximos casi siempre superiores al 50 % de los embarques totales realizados en el puerto.

aumentaron, pero las importaciones del exterior ya de por sí eran cuantitativamente poco importantes¹⁸⁸. El tráfico mercantil gallego se encontraba asimismo dominado por el comercio de cabotaje y, circunstancialmente, por algunas partidas del comercio exterior, vinculadas principalmente a la exportación de ciertas manufacturas por el puerto de Vigo¹⁸⁹.

El comercio de cabotaje pudo constituir una excelente alternativa para el puerto de A Coruña, ante las dificultades del comercio exterior. Sin embargo, el puerto herculino no figura en ninguna de las categorías más importantes que distingue Guimerá (1996: 132), para quien el sistema portuario español se caracterizó por la existencia de puertos especializados en exportación de materias primas como hierro, carbón u otros minerales (Gijón, Huelva o Almería) y la hegemonía de los puertos de mayor desarrollo económico vinculado a la industrialización y urbanización, con mayor demanda y capacidad adquisitiva de su *hinterland* (Barcelona y Bilbao). Esto indudablemente limitó el rol de A Coruña como puerto de cabotaje.

A finales del siglo XIX A Coruña ocupaba una posición intermedia entre los principales puertos de cabotaje españoles¹⁹⁰. Ahora bien, la guerra tuvo un impacto negativo sobre el tráfico de cabotaje coruñés, tanto en embarques como en importaciones, cuya única excepción fue el aumento de las expediciones en tonelaje de

¹⁸⁸ El escaso volumen de relaciones exteriores mostraba una relación de dependencia frente a los países industrializados (europeos, en abrumadora mayoría), manteniendo una posición más favorable frente a otras naciones (principalmente de América Latina), por otra parte minoritarias en cuanto a volumen de tráfico (lo que constituía un síntoma de un *voreland* poco extenso).

¹⁸⁹ Rodríguez Arzúa (1980). En España el tráfico de cabotaje experimentó un continuado crecimiento durante la segunda mitad del siglo XIX, tendencia que se aceleró durante la primera mitad del siglo XX, con el resultado de un creciente protagonismo de este tipo de navegación. Uno de los factores que permitió esta evolución, especialmente durante el siglo XX, fue la complementariedad que se dio entre el tráfico marítimo en España (altura y cabotaje) y el ferrocarril. En la práctica, ambos sistemas de transporte no compitieron entre sí, lo que permitió un reparto de los mercados, interior y exterior (Tortella, 1994: 102-104). Valdaliso (1991b) sostiene la tesis contraria, ya que el comercio de cabotaje movilizó volúmenes bajos en comparación con el ferrocarril. Según Frax (1981: 40), el porcentaje del transporte de cabotaje español respecto al ferroviario osciló entre el 12 y el 15 % en las dos primeras décadas del siglo XX.

¹⁹⁰ El hecho de que A Coruña mantuviese un comportamiento más sólido en los embarques que en las entradas en valor sólo sugiere que en España el número de puertos exportadores de mercancías de elevado valor añadido era reducido. Además, las salidas en valor eran mucho más importantes comparativamente que las salidas en peso, lo que se explica por la presencia dominante de los puertos exportadores de minerales y de las zonas industriales españolas (puertos del norte, Barcelona y algunos puertos andaluces).

algunas mercancías. Este negativo comportamiento se inserta dentro de la fase de crisis que atravesó la navegación de cabotaje en España desde el segundo año de la guerra. El descenso afectó tanto a los embarques como a las entradas, si bien fue ligeramente más pronunciado en los primeros. Por tanto, la influencia exterior de la guerra no se vio compensada con una mejoría de las relaciones comerciales con el espacio litoral español (Cuadro 16)¹⁹¹.

CUADRO 16. POSICIÓN DE A CORUÑA EN EL RANKING DEL TRÁFICO DE CABOTAJE, 1891-1920

Importación (en valor)	Posición en el ranking	Importación (en tonelaje)	Posición en el ranking
1891-1895	10º	1891-1895	11º
1896-1900	7º	1896-1900	11º
1901-1905	11º	1901-1905	12º
1906-1910	11º	1906-1910	8º
1911-1915	10º	1911-1915	8º
1916-1920	12º	1916-1920	11º
Exportación (en valor)		Exportación (en tonelaje)	
1891-1895	6º	1891-1895	17º
1896-1900	8º	1896-1900	17º
1901-1905	9º	1901-1905	18º
1906-1910	11º	1906-1910	22º
1911-1915	11º	1911-1915	21º
1916-1920	12º	1916-1920	18º

FUENTE: Frax (1981)

Para una economía urbana como la analizada, con una función de tránsito especialmente acentuada, el problema de los transportes tuvo tintes dramáticos. Las dos causas principales eran la insuficiencia de tonelaje en los transportes marítimos y la falta de material de todas clases en los transportes ferroviarios¹⁹². La falta de tonelaje marítimo se transmitió hacia el transporte terrestre, porque parte del tráfico marítimo demandó la vía terrestre¹⁹³. La orientación del tráfico de cabotaje hacia el transporte ferroviario acarrió un importante aumento en este último (Gráfico 7)¹⁹⁴. El problema se

¹⁹¹ Suárez Pumariega y Valcárcel, *op. cit.*, p. 9-10.

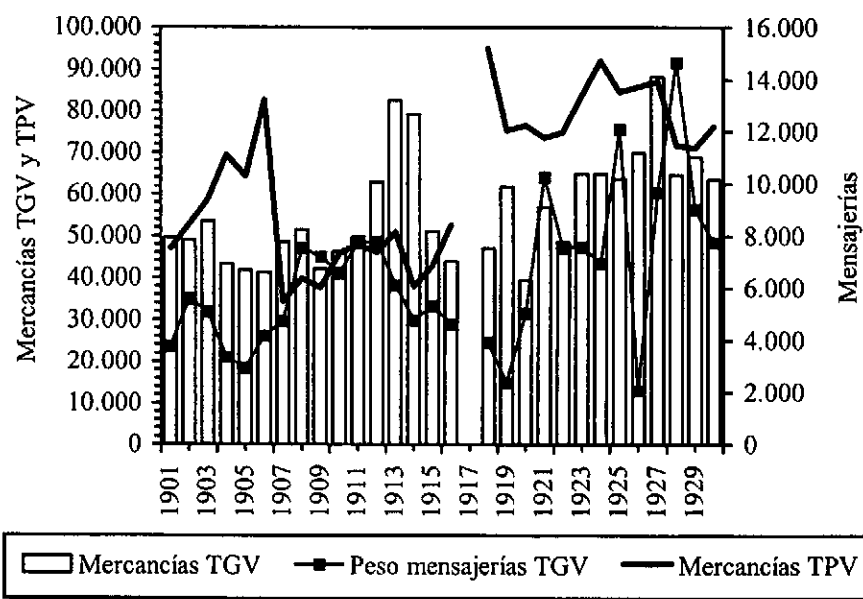
¹⁹² Valcárcel, A. "Actualidad económica", *Boletín COCINC*, nº 9, febrero de 1917, p. 1.

¹⁹³ *El problema de los transportes. Informe remitido a la Dirección General de Comercio*, A Coruña, 10 de noviembre de 1917, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, pp. 197-199.

¹⁹⁴ *El problema de los transportes, op. cit.*, p. 197. Según Artola (1978), la fuerte elevación de los fletes en la navegación de cabotaje regular desvió buena parte del tráfico hacia el ferrocarril, provocando una notoria congestión en las líneas. El problema afectó al comercio interior, que en 1917 llegó a su más difícil situación, sufriendo una fortísima contracción por sus deficiencias de base (Lacomba, 1972: 101).

agravó por la decisión del Gobierno de establecer en 1917 unas tarifas de cabotaje que elevaban los fletes¹⁹⁵, cuando hasta entonces apenas había intervenido en su fijación (Valdaliso, 1997a), circunstancia que fue seguida de una subida de las tarifas del transporte ferroviario¹⁹⁶.

GRÁFICO 7. MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE A CORUÑA, 1901-1930 (TMS)



FUENTE: Memoria de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (estaciones de Galicia), cedido por Francisco López Abuín. TGV: Transportes de Gran Velocidad. TPV: Transportes de Pequeña Velocidad. Mensajerías: géneros frescos

La estación de ferrocarril de A Coruña era más expedidora que receptora, y las mercancías quedaban detenidas por largo tiempo en la estación sin poder expedirse al mercado interior, provocando una verdadera congestión¹⁹⁷. El problema no era sólo de falta de carga, sino la escasez de medios de transporte, así como la falta de almacenes e

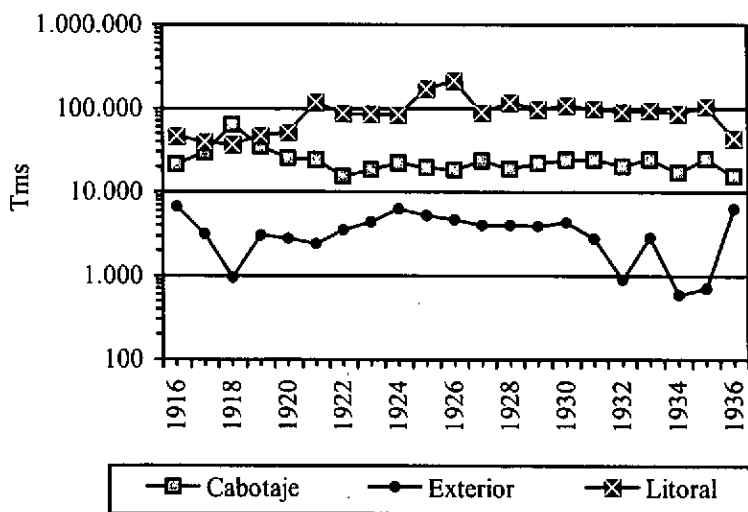
¹⁹⁵ *Boletín COCINC*, nº 18, noviembre de 1917, pp. 1-3.

¹⁹⁶ Comparación entre las variaciones de precios debidas a la influencia de la elevación de las tarifas y los aumentos de precios por otras causas en las principales poblaciones servidas por la Compañía de Ferrocarriles del Norte (del año 1915 a 1918). *Anuario Estadístico de España*, 1918.

¹⁹⁷ Suárez Pumariiega y Valcárcel, *op. cit.*, p. 11. *El problema de los transportes*, *op. cit.*, p. 199. *Boletín COCINC*, nº 15, agosto de 1917, p. 3.

instalaciones¹⁹⁸.

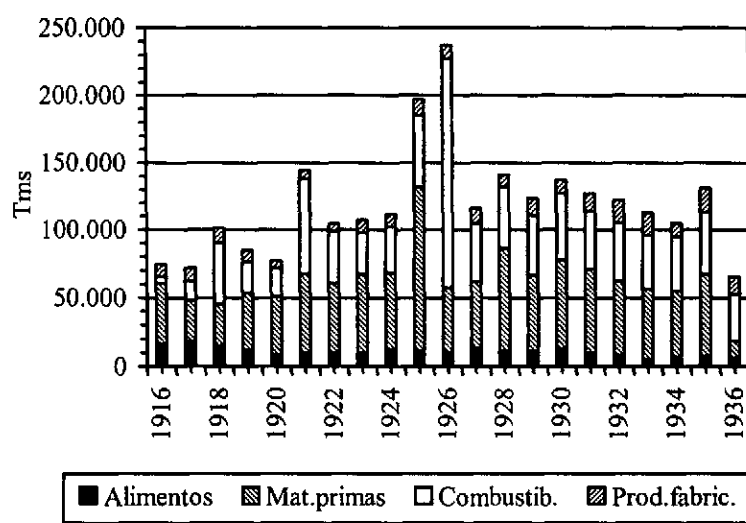
GRÁFICO 8. TRÁFICO DE BAHÍA, CABOTAJE Y EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA. EMBARQUE, 1916-1936 (TMS)



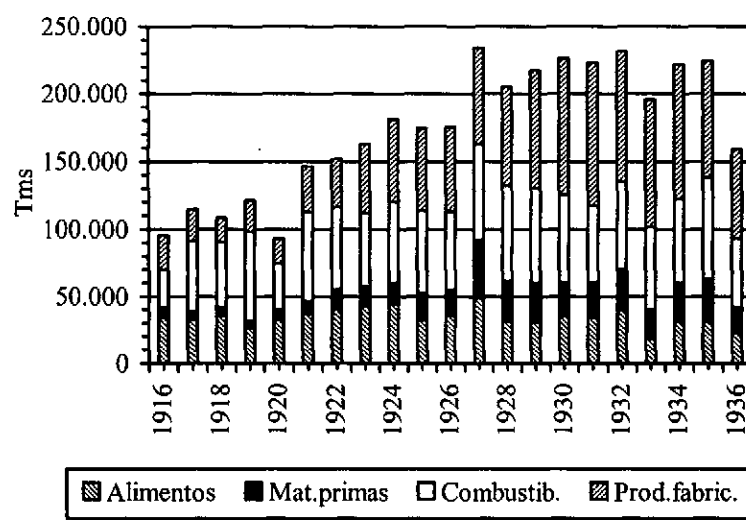
FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

Para profundizar en la caracterización del comportamiento portuario, se ha realizado una agregación del tráfico mercantil en cuatro grandes categorías, siguiendo la metodología empleada por de la Puerta (1994: 128 y ss.) (Gráfico 9, Gráfico 10 y Gráfico 11). Inicialmente, el dominio correspondía a lo que la autora denomina *alimentos* (aceite de oliva, azúcar, maíz, harinas, sal, vinos, trigo, etc.), lo que se explica por las características económicas dominantes en la región: una sociedad tradicional que exportaba bienes primarios, importando bienes manufacturados, para los que no existía suficiente capacidad productiva. Se trataba de productos de consumo ordinario, del *hinterland*, enviados hacia otras áreas del país, y, sobre todo, de importación, mostrando un escaso desarrollo de las industrias alimenticias locales con fines exportadores, restringidas a la satisfacción de las necesidades del mercado urbano.

¹⁹⁸ Suárez Pumariiega y Valcárcel, *op. cit.*, p. 11. *Boletín COCINC*, nº 18, noviembre de 1917, p. 2.

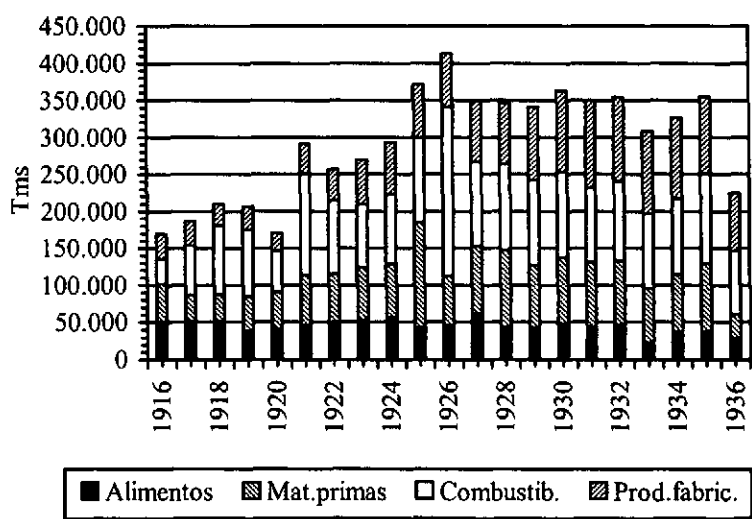
GRÁFICO 9. DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DEL TOTAL DE MERCANCÍAS EMBARCADAS POR EL PUERTO DE A CORUÑA, 1916-1936 (TMS)

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

GRÁFICO 10. DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DEL TOTAL DE MERCANCÍAS DESCARGADAS EN EL PUERTO DE A CORUÑA, 1916-1936 (TMS)

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

GRÁFICO 11. DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DEL TRÁFICO TOTAL REGISTRADO POR EL PUERTO DE A CORUÑA, 1916-1936 (TMS)



FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

La influencia de la guerra se manifestó en la entrada de algunas de las partidas más importantes de este grupo. Por ejemplo, en el trigo, en el que la provincia de A Coruña era deficitaria¹⁹⁹, teniendo que importarlo o comprarlo en el interior²⁰⁰. En la ciudad, su demanda era más elevada, de ahí que una parte se destinase al abastecimiento local. La delicada coyuntura provocada por la guerra impidió su importación, mientras que las entradas de cabotaje no experimentaron un significativo incremento, pues la agricultura castellana no era capaz de cubrir las necesidades del mercado nacional. Pero conforme la agricultura se adaptaba (lentamente) a la nueva demanda, las expediciones vía cabotaje se incrementaron, remitiéndose parte de las entradas desde el puerto de A Coruña al resto de la región.

El capítulo correspondiente a un tipo concreto de graneles, los *combustibles*, tenía una fuerte participación en A Coruña, debido a la importación de elevados

¹⁹⁹ Archivo COCINC. Legajo A.D./220, carpeta "Depósito de cereales (silos)".

²⁰⁰ El trigo que entraba en el puerto de A Coruña era de importación en su práctica totalidad (procedente de Argentina). Vía cabotaje entraron algunas cantidades, pero eran poco significativas, predominando las compras de harinas de trigo, procedentes de Pasajes, Bilbao y Barcelona, a las que se añadían las remisiones vía ferrocarril con origen en Valladolid (Rivas Moreno, 1916: vii).

volúmenes de carbón mineral (Cuadro 18)²⁰¹. El principal destinatario del carbón mineral era la flota pesquera local, que hacia la guerra mundial todavía dependía de este tipo de energía, además de ciertos procesos industriales urbanos y la redistribución hacia otros puntos del litoral. La procedencia del carbón era mayoritariamente británica, con una fuerte concentración en un puerto, Cardiff, llegando en ocasiones a acaparar la práctica totalidad de los envíos.

Durante la guerra, el precio de los fletes del carbón se disparó, lo que redujo fuertemente su importación. Por su parte, el suministro de carbón español había tenido una importancia marginal. Además, el carbón asturiano también sufrió considerables aumentos de precio durante la guerra. Sin embargo, debido a la cercanía respecto de los puertos asturianos, pasó a ser adquirido vía cabotaje. Asimismo, la producción minera de la cuenca leonesa aumentó durante la guerra, gracias a la puesta en funcionamiento de minas hasta entonces sin explotar, carbón que llegó al puerto únicamente durante los últimos años de la contienda, vía ferrocarril. De todos modos, el carbón español era generalmente poco apreciado, por su menor poder calorífico y por la incapacidad de utilización en los buques pesqueros, por ser de peor calidad²⁰².

En cuanto a los *productos fabricados*, de los que una economía escasamente industrializada como la coruñesa tenía una fuerte dependencia del exterior y, sobre todo de cabotaje, la caída de algunas partidas fue muy acusada: cemento, abonos, tabaco, materiales de construcción, jabón, hierros y aceros, gasolina y bencina, hojalata, tejidos, envases vacíos, productos químico-farmacéuticos, etc. Se trataba de mercancías destinadas a la construcción urbana, artículos que satisfacían la demanda del *hinterland* y del proceso de modernización agrícola, productos que cubrían las limitaciones de la industria local, y artículos de industrias que suministraban inputs a instalaciones urbanas, o destinaban parte de su producción al mercado nacional.

²⁰¹ La trascendencia del carbón mineral en la mayoría de las economías ha sido incuestionable, dominando en muchos casos el tráfico portuario (Pinder, 1992).

²⁰² ACTAS Pleno COCINC, 11 de junio de 1917. IRS (1919a, 2: 111, 209). *El transporte del carbón de la cuenca leonesa, a La Coruña. Informe enviado al Ministro de Fomento*, La Coruña, 1922, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, p. 243.

**CUADRO 17. PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL TRÁFICO PORTUARIO TOTAL, 1916-1940
(PORCENTAJE SOBRE TONELAJE)**

Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1940
Carbones minerales	19,5	31,0	30,6	31,2	33,8	44,8
Agua común	24,1	22,0	31,9	16,4	16,1	12,5
Aceites pesados motores				3,3	3,3	4,4
Sal	8,1	6,2	3,6	4,7	4,5	3,5
Cemento	2,6	2,0	2,4	6,7	4,4	4,2
Abonos	3,1	1,1	4,2	4,9	1,8	3,3
Madera sin labrar	2,5	2,8	3,0	3,2	2,5	3,2
Mineral de hierro				0,0	2,3	1,5
Gasolina y bencina	0,3	0,0	1,1	5,0	4,5	0,7
Fosfato de cal					5,8	3,2
Arena	0,5	0,2	1,2	2,6	1,4	2,0
Tabaco	2,2	1,2	2,9	1,4	2,2	0,9
Maíz	2,2	6,4	1,2	0,5	0,1	0,0
Aceite de oliva			1,1	1,1	1,3	0,7
Hierros y aceros	1,4	1,2	2,1	1,3	0,8	1,5
Trigo	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,4
TOTAL	66,9	74,5	85,5	82,4	85,1	86,8

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

**CUADRO 18. PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL COMERCIO TOTAL DE CABOTAJE, 1916-1935
(PORCENTAJE SOBRE TONELAJE)**

	Cabotaje					Exterior					Litoral				
Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1916	1920	1925	1930	1935	1916	1920	1925	1930	1935
Abonos	5,1	1,5	4,2	10,6	4,1		1,8	13,5	1,6						
Aceite oliva			3,6	2,7	3,0										
Aceites motores				0,1	4,8				13,4	2,2				0,0	2,1
Agua común											85,6	73,3	66,6	49,6	51,9
Arena											1,7	0,6	2,5	7,8	4,5
Carbón mineral	21,2	37,4	19,8	16,2	18,4	33,9	18,6	47,1	45,2	51,3	9,9	24,6	29,8	40,3	41,1
Cemento	3,9	3,4	7,9	15,7	10,0										
Fosfato de cal										21,9					
Gasolina								4,5	19,6	12,0					
Madera sin labrar	3,4	4,6	2,3	3,6	1,7	3,7	1,8	10,6	6,8	7,1					
Mineral hierro				0,1	5,4										
Sal	13,5	10,8	11,8	10,9	10,5										
Tabaco	3,7	2,2	4,6	3,0	5,1										
Maíz						6,0	23,1	3,5	0,9						
TOTAL	50,7	59,9	54,2	62,9	63,1	43,6	45,2	79,3	87,4	94,5	97,3	98,6	99,0	97,8	99,5

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

En las *materias primas* predominaban los embarques (de minerales y bienes agrícolas), estando integradas por unas cuantas partidas esenciales, que mostraron, en

general, un gran equilibrio²⁰³. Las principales, agua común, arena o madera sin labrar, totalizaban un elevado porcentaje. Estos artículos se destinaban a la construcción urbana o proporcionaban inputs para industrias locales, subsidiarias de la pesca y la conserva. Su evolución, en conjunto, fue más positiva que la de los productos fabricados.

Capítulo aparte dentro de la evolución económica durante la guerra merece el sector de la pesca. En Galicia, el tránsito entre siglos había coincidido con el inicio de las transformaciones y modernización en la pesca gallega²⁰⁴, gracias a la introducción del vapor, tecnología que supuso una notable movilización de capitales que dinamizó a determinados segmentos de la clase empresarial del litoral gallego²⁰⁵. Esta innovación técnica, junto con el aumento del tamaño de los buques, permitió un incremento de la productividad y los rendimientos pesqueros e incrementó el radio de acción de los buques y la duración de los períodos de pesca (facilitando un progresivo alejamiento de la costa)²⁰⁶. Las transformaciones en los medios de extracción, tanto artes (cercos de jareta, parejas, palangres y artes de arrastre) como embarcaciones (sustitución de la madera por el acero en los cascos, mejora de los equipos de captura, aumento del tamaño de las unidades y su autonomía), la estructura organizativa del sector y las actividades derivadas, el descubrimiento de nuevos caladeros, etc., fueron asimismo elementos que

²⁰³ Ambos conceptos han tenido una singular importancia en los principales puertos españoles. Esto se halla en relación con el papel inductor del proceso de industrialización que algunos de ellos desarrollaron durante la primera mitad del siglo XX, a través de una doble vía, como núcleos importadores de materias primas (y de combustibles) para el crecimiento local y regional, y como áreas industriales en sí mismas (Alvargonzález, 1985b). De hecho, en los puertos más desarrollados de la jerarquía nacional la hasta entonces dominante función comercial se transformó durante este período gradualmente en una función industrial. Y ello gracias al aprovechamiento de los estímulos existentes en el puerto y en la ciudad: materias primas, mano de obra, facilidades de transporte y comunicaciones, demanda social, incentivos fiscales, etc.

²⁰⁴ Carmona (1985), Giráldez (1996). El sector, además, se ajustó con muy escaso retraso cronológico a la evolución técnica observada a nivel internacional (Carmona, 1990b; Sahrhage, 1992).

²⁰⁵ Según Valdaliso (2003), en España la introducción del vapor y el arrastre en el sector pesquero trajo consigo la entrada de capitales procedentes del comercio. En Galicia, en 1904 existían 138 vapores pesqueros, de los que 108 estaban matriculados en Vigo, 24 en A. Coruña y 6 en Ferrol. Eran pequeños, con un arqueo medio de unas 30 TRB, montadas con máquinas de vapor inglesas de unos 48 caballos de vapor, y cascos de madera contruñidos en Vigo (Giráldez, 1997b: 243; Carmona, Giráldez y Muñoz, 2000: 70).

²⁰⁶ Esta modernización forma parte de otra más general del sector pesquero en el norte peninsular que arranca de finales del siglo XIX, que se diferencia de la situación obsoleta en que había quedado el litoral mediterráneo, y que contrasta asimismo con una introducción más lenta del vapor en la marina mercante

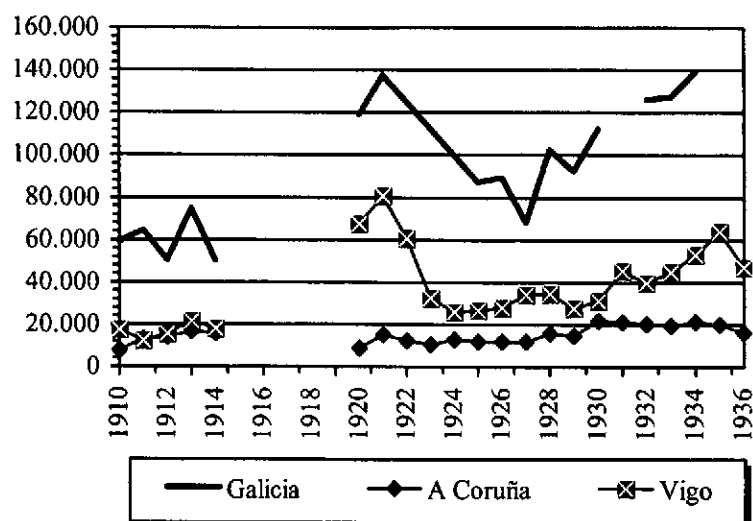
favorecieron el desarrollo de la actividad pesquera²⁰⁷.

Estas innovaciones técnicas simbolizan el establecimiento generalizado de la pesca industrial, primero en Vigo y casi inmediatamente en A Coruña, lo que favoreció la penetración de nuevos tipos de técnicas y de relaciones industriales (Pereira, 1992b: 154). La modernización del sector permitió asimismo una transformación de la actividad comercializadora. Las formas tradicionales de distribución existentes desde finales del siglo XIX, personalizadas en la cadena armador-negociante mayorista-asentador, se vieron complementadas con la aparición de nuevas empresas integradas verticalmente, caso de la firma *Pescaderías Coruñesas, S.A.* Esta sociedad agrupaba la fase de producción (con su propia flota), el transporte y la comercialización hasta su venta al por menor, en expendurias propias. Sin embargo, este tipo de empresas, con excepción de la citada, quebraron o se reestructuraron con la crisis de los años treinta. En consecuencia, los agentes protagonistas de la fase de producción y de la comercialización han sido generalmente distintos, hallándose la primera subordinada a la segunda, al poseer ésta un mayor poder en el momento de las transacciones (Domínguez, 1921: 283; Varela Lafuente, 1985: 108, 136; Giráldez, 1997a: 19, 66, 68).

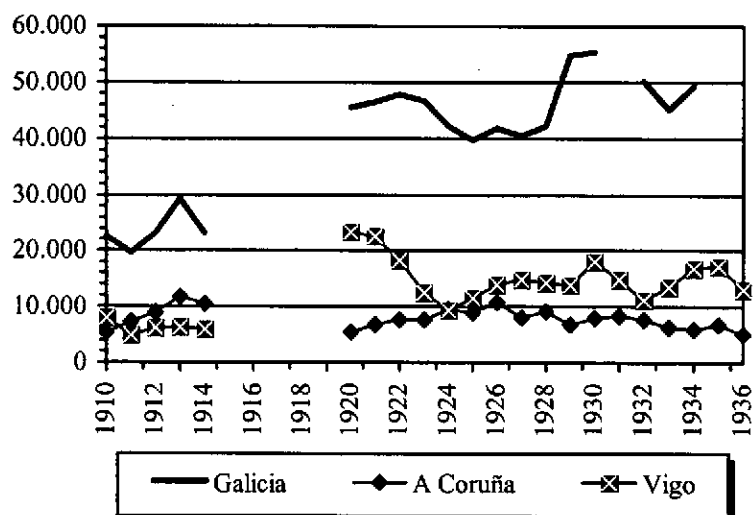
Como resultado, la población directamente empleada en las faenas pesqueras creció significativamente en Galicia y en A Coruña (Pereira, 1992b: 156-154). Esto permitió que el puerto de A Coruña comenzase a ocupar los primeros puestos del ranking pesquero, aunque a cierta distancia de Vigo (principal puerto pesquero nacional) en cuanto a volumen de capturas (Gráfico 12 y Gráfico 14), con un porcentaje de participación dentro del conjunto español que se mantuvo relativamente constante en torno al 4-7 % del total de capturas. Las diferencias, en cambio, han sido menores respecto al valor (Gráfico 13), debido al elevado peso que tenía en Vigo la pesca de la sardina, especie ésta de menor valor unitario (Giráldez, 1996: 105).

española (Viruela, 1995: 120; Sinde, Fernández y Diéguez, 2002: 117).

²⁰⁷ Carmona y García Lombardero (1988), Carmona (1990a). Estas transformaciones también provocaron la aparición de graves conflictos socioeconómicos y ecológicos en Galicia, a los que A Coruña no fue ajena (Pereira, 1992: 154; Giráldez, 1993; Pereira, 2001: 357).

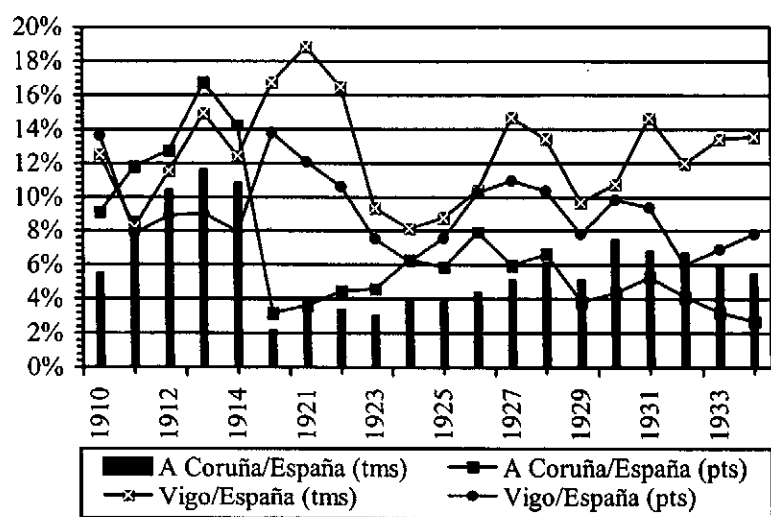
GRÁFICO 12. VOLUMEN DE LAS CAPTURAS DE PESCA EN A CORUÑA Y VIGO, 1910-1936 (TMS)

FUENTE: Para el período 1910-1920, el agregado gallego total y Vigo, Giráldez (1996). Para A Coruña, a partir de 1920, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña, cuyos datos correspondientes a la pesca se recogen por primera vez a partir de esa fecha

GRÁFICO 13. VALOR DE LA PESCA CAPTURADA EN A CORUÑA Y VIGO, 1910-1936 (EN PESETAS CONSTANTES DE 1913)

FUENTE: Vid. Gráfico 12

GRÁFICO 14. PARTICIPACIÓN DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y VIGO EN EL TOTAL PESQUERO ESPAÑOL



FUENTE: Vid. Gráfico 12

Sin embargo, la guerra afectó de forma negativa a la actividad pesquera coruñesa, de manera semejante al sector pesquero español y a otros sectores de la economía nacional²⁰⁸. Concurrieron varios factores que repercutieron en una relativa paralización, tanto del sector como del conjunto de la economía urbana. En primer lugar, se produjo un fuerte aumento de los costes empresariales, vía aumentos de precios de materias primas y combustibles, que afectó a la pesca y sectores vinculados y a numerosos sectores industriales (Bernárdez, 1917a).

El mayor crecimiento correspondió al capítulo materias primas, en especial el carbón, que se vino a sumar a los graves problemas para el abastecimiento de combustible propios del conflicto. La carestía del carbón procedente de Cardiff entorpecía considerablemente la industria pesquera²⁰⁹, en unos momentos en los que el suministro del exterior no encontraba una respuesta elástica en la producción nacional.

²⁰⁸ García Delgado (1983b). La prosperidad asociada al ciclo bélico se retrasa en el caso del sector pesquero hasta el inicio de los años veinte. Para Asturias *vid.* Ocampo (2003: 9). Utilizando datos del *Boletín de Pesca*, para los años 1917 y 1921, y de Argüelles (1931), el autor señala que las expediciones de pescado fresco transportado por la Compañía del Norte en la línea Asturias-Galicia-León para el período 1916-18 arrojan un promedio anual de 4.620 tms. Para 1918-21 el transporte aumentó a 5.846 tms, bajando a 5.596 en 1922-24, para volver a incrementarse en 1925-27 hasta las 8.043 tms, y las 8.933 en 1928-30.

Ello tuvo su traducción en un estrangulamiento de la oferta productiva pesquera²¹⁰. El problema del carbón se presentó varias veces. En 1916 alcanzó cotas serias, hasta el punto de desembocar en una huelga de buques pesqueros, que se inició en primavera y se prolongó por espacio de varios meses. Pero al año siguiente, el problema continuaba sin resolver²¹¹.

Otros capítulos destacados fueron el aceite, cables de acero, redes, cuerdas y otros pertrechos, que compartieron una tendencia inflacionista especialmente virulenta de las principales subsistencias (Bernárdez, 1917b; IRS, 1919a, 2). Asimismo, las dificultades para la importación de determinados inputs y de maquinaria se multiplicaron y, lo que es más grave, se observa una contracción en el volumen de capturas, con los consiguientes efectos sobre las actividades vinculadas (Giráldez, 1997a: 21-22). Como resultado, las empresas pesqueras, incluso las mayores, sufrieron las consecuencias en sus resultados²¹².

Finalmente, la pesca asistió impotente a las dificultades financieras de las compañías ferroviarias (Tedde, 1978), que obligaron a una fuerte subida de las tarifas, muy perjudiciales para un sector cuya mercancía (se afirmaba categóricamente por parte de los sectores interesados) era gravada con unas cargas equiparables a las de los bienes de lujo²¹³. Las remisiones de pescado eran origen de frecuentes conflictos entre los productores coruñeses y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte²¹⁴. En ocasiones, se trataba de divergencias en torno al horario de los trenes pescaderos, que debían llegar a su

²⁰⁹ ACTAS Pleno COCINC, 24 de marzo de 1916.

²¹⁰ *Memoria de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña del año 1916*.

²¹¹ *Boletín COCINC*, nº 11, abril de 1917, p. 3. El 11 de enero de 1917, el Ministerio de Fomento aprobó un Real Decreto suspendiendo temporalmente las primas a la exportación y distribución por el litoral del carbón nacional que concedía el artículo 18 de la Ley de 14 de junio de 1909, aunque con muy escasos efectos. *Boletín COCINC*, nº 9, febrero de 1917, p. 12.

²¹² Por ejemplo, *La Pesquería Gallega, S.A.*, que entre 1913 y 1916 tuvo pérdidas. ARG-DHC (Hacienda). Intervención de Hacienda. Auxiliar de cuentas corrientes por Contribución sobre Utilidades de la Riqueza Mobiliaria con los Bancos y Sociedades por los beneficios que obtienen. Presupuestos de 1914-1920. Libros 4535-4538.

²¹³ *Primer Congreso Nacional de Pesca Marítima, celebrado en Madrid del 17 al 23 de noviembre de 1918*, Madrid, Ministerio de Marina, p. 48. *Boletín COCINC*, nº 21, febrero de 1918, p. 3.

²¹⁴ ACTAS Pleno COCINC. "Aspiraciones nacionales e intereses locales", *Boletín COCINC*, nº 5, octubre de 1916, p. 8. Suárez Pumariaga y Valcárcel, *op. cit.*, p. 10.

destino a determinadas horas, pero era aun más habitual que la compañía amenazase con la supresión de los trenes²¹⁵. En contrapartida, la demanda de pescado en el mercado español se incrementó, lo que unido a la subida del coste de la vida, provocó una fuerte subida de los precios del pescado (Giráldez, 1996: 165-167, 195; Martínez López, 2000a: 359-360).

3.4.3. Estructura de las actividades comerciales coruñesas

Sin una adecuada contextualización, los indicadores analizados hasta ahora arrojan información insuficiente sobre las condiciones del aparato comercial urbano. Para ello, es necesario proceder a una desagregación del sector en grandes ramas de actividad. La contribución industrial proporciona un criterio de clasificación, derivado de su estructuración en clases y epígrafes. No obstante, éste adolece de la utilidad analítica necesaria, porque dentro de cada clase se incluían actividades muy heterogéneas, que no aportaban demasiado al análisis, debido a su carácter fundamentalmente recaudatorio. Por otro lado, debido a las modificaciones en la legislación (nuevos Reglamentos y tarifas), la situación se complica todavía más, puesto que dificulta la realización de comparaciones entre los primeros períodos censales y los últimos. Por ello, es más útil realizar la clasificación con un criterio más analítico, el ya elaborado en otro epígrafe para distinguir entre los distintos sectores económicos.

De las distintas clases que componían la tarifa Primera²¹⁶, la más importante era la clase 1, en donde se hallaban matriculadas fundamentalmente actividades mayoristas, que pagaban las cuotas más elevadas. La otra clase agrupadora de actividades que destacaba sobre las demás era la octava, que ocupaba un segundo lugar en volumen contributivo total, pero con un número de matriculados muy elevado. Todas ellas

²¹⁵ Con todo, no parece que A Coruña se encontrase en una posición comparativamente peor que la de su competidor más inmediato, Vigo, ya que la lentitud de la línea ferroviaria que unía Vigo con Madrid permitía que los envíos procedentes de A Coruña llegasen con un día de antelación a la capital (López Gómez, 1953: 530-531).

²¹⁶ El impuesto se organizaba en una tarifa, dividida en clases contributivas, es decir, agrupaciones de distintas actividades a través de las cuales se establecía lo que habían de pagar las diferentes actividades en ella incluidas (agrupadas bajo la forma de epígrafes).

reflejan, en general, las líneas generales descritas para la economía urbana en su conjunto.

El tejido comercial se caracterizaba por un cierto dualismo. Coexistían algunos elementos innovadores con otros más tradicionales, pues el sector en su conjunto estaba dotado de unos bajos niveles de modernización (un fenómeno común a muchas ciudades españolas), y se caracterizaba por una acentuada fragmentación en un elevado número de pequeños establecimientos²¹⁷. Existía un elevado número de pequeñas tiendas, dedicadas a la venta de los productos que ellas mismas elaboraban (alimentación, textiles, maderas, etc.)²¹⁸. Los negocios eran principalmente de tipo familiar y, en algunos casos, atendían diferentes tipos de demandas, si bien predominaban los de carácter univalente.

El resultado era la reducida dimensión de la gran mayoría de establecimientos comerciales, algunos de los cuales incluso formaban parte de la vivienda, ubicándose en la parte baja de los inmuebles²¹⁹. Por tanto, A Coruña seguía un modelo que en Europa occidental se había comenzado a abandonar en el siglo XIX, cuando se desencadenó lo que Jeffreys (1954: 6) y Mathias (1967) denominaron la “revolución en la distribución comercial”²²⁰, aunque este término y esta secuencia cronológica comienzan a ser cuestionados, a favor de un mayor protagonismo de los cambios observados durante el siglo XVIII (Fowler, 1998) y, sobre todo, el siglo XX (Shaw *et al.*, 1998).

²¹⁷ Algo que ocurría también a nivel nacional (Tuñón, 1981: 413; Toboso, 2002: 24).

²¹⁸ En las estadísticas, los talleres artesanales se contabilizaban como una actividad diferenciada. Por ello, se ha optado por separarlos del comercio, los servicios o la industria. En muchos casos, los talleres se dedicaban a la fabricación y a la venta simultáneamente, lo que les equipararía a un establecimiento comercial, circunstancia que concurría también en otras ciudades. Sin embargo, esto exigiría una laboriosa tarea de caracterización empresa por empresa, que, además, dificultaría la comparación temporal.

²¹⁹ Para España, *vid.* Nielfa (1984b).

²²⁰ Para Jeffreys, los cien años previos a 1914, y en particular el período 1875-1914 habían sido testigo de una transformación en la distribución, de la misma manera que los sectores manufactureros los habían presenciado en los cien años anteriores. Las percepciones de Jeffreys fueron posteriormente apoyadas por Alexander (1970), trabajo en el que el autor busca explicar la naturaleza cambiante del comercio en Gran Bretaña dentro del contexto de su crecimiento económico.

3.4.3.1. La importancia de las actividades de consumo básico

Al hablar de las actividades comerciales es forzosamente necesario separar los sectores de consumo básico del resto de los que se desarrollaban en la ciudad, ya que alimentación y textiles suponían aproximadamente la mitad del comercio coruñés. Este es un aspecto común al aparato comercial de la mayoría de ciudades españolas, y resulta muy similar a otros patrones de comportamiento detectados en numerosas ciudades occidentales. De hecho, esta composición intra-sectorial no parece ser anómala, porque guarda relación con el nivel jerárquico de las distintas funciones centrales y con el radio de eficiencia de las unidades funcionales donde se ejercían.

La primacía de ambos sectores constituye un primer rasgo estructural del comercio coruñés. Ambos conjuntamente representaban en 1914 aproximadamente el 61 % de los contribuyentes y el 54 % de las cuotas. En varios sentidos, eran el arquetipo de la estructura comercial urbana, toda vez que ambos sectores experimentaron un descenso análogo al del conjunto de la economía local durante la guerra.

Dentro del sector de la **alimentación** se han incluido a todos aquellos comerciantes que tenían relación de un modo u otro con el mismo en sentido amplio²²¹. Este sector actuó como el principal responsable del comportamiento general del comercio coruñés, debido a su elevada participación. En él concurrían tanto los pequeños negocios de venta al público (ultramarinos, pequeñas tiendas, etc.), como los comerciantes mayoristas, algunos de ellos exportadores de sus productos fuera de la ciudad y de la región.

Eran negocios de tipo univalente, abundando locales como las panaderías, carnicerías, tablajerías, etc., es decir, comestibles en general, dedicados en exclusiva a la venta de ese tipo de artículos. También proliferaba el comercio detallista dedicado a la venta de productos perecederos, sobre todo, las clásicas tiendas de ultramarinos. Eran tiendas de carácter familiar, en las que predominaba el factor trabajo, atendidas por el propio

²²¹ Así, por ejemplo, se han incluido los cafés, restaurantes, tabernas, bodegones, etc.

empresario o su familia, con escaso predominio de la mano de obra asalariada²²².

CUADRO 19. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES SEGÚN EL NÚMERO DE CONTRIBUYENTES, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	104	92	93	97	103	112	108	114	110	152	145	132	701	793	1.117
(2)	93	83	78	83	79	93	85	83	86	121	109	113	120	144	154
(3)	34	27	25	27	24	29	22	19	21	28	25	32	61	48	59
(4)	27	25	23	22	23	25	27	32	30	50	38	55	66	62	90
(5)	14	15	20	13	21	13	19	20	18	17	25	28	43	53	49
(6)	12	10	12	13	12	11	11	13	15	24	10	8	34	16	32
(7)	10	14	11	22	11	29	20	22	22	10	22	20	9	46	20
(8)	10	9	11	7	8	11	9	8	10	9	9	10	44	42	41
(9)	9	8	10	19	12	17	11	11	9	10	8	5	34	39	59
(10)	9	2	10	2	11	3	4	6	6	9	11	10	71	41	91
Total	322	285	293	305	304	343	316	328	327	430	402	413	1.183	1.284	1.712

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC. (1) Alimentación. (2) Textiles y artículos para el vestido. (3) Joyería, bisutería y quincalla. (4) Ferretería, hierros, maquinaria, material eléctrico. (5) Madera y corcho, mobiliario. (6) Droguería, perfumería y limpieza. (7) Productos químicos y combustibles. (8) Curtidos, guarnicionería. (9) Librería, papelería. (10) Otros.

**CUADRO 20. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES SEGÚN CUOTAS, 1914-1935
(EN MILES DE PESETAS CORRIENTES)**

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	57,5	48,4	48,3	52,0	55,0	58,1	74,6	77,7	97,5	112,3	151,5	114,1	278,1	318,0	365,9
(2)	50,4	47,9	45,8	45,3	43,6	51,9	69,7	70,6	89,9	116,7	136,3	143,7	137,9	157,8	155,7
(3)	27,0	23,1	20,4	22,8	21,1	23,0	29,1	24,6	30,3	37,0	35,1	49,2	50,0	42,7	49,4
(4)	17,1	14,6	14,8	14,4	14,5	15,6	26,8	32,8	40,2	63,7	68,5	86,6	106,8	97,5	130,4
(5)	9,2	11,1	9,5	9,7	8,9	8,5	15,7	15,9	16,0	24,0	30,1	36,1	29,8	46,0	29,5
(6)	8,2	8,2	8,8	9,4	8,6	8,6	12,8	12,3	22,0	15,9	17,1	6,8	15,9	25,0	25,7
(7)	6,4	7,2	10,2	12,2	12,0	14,9	14,0	14,5	18,1	17,2	23,7	19,0	24,4	26,9	25,3
(8)	3,6	2,2	3,7	2,8	2,9	3,8	5,5	4,7	8,2	6,4	9,1	9,6	26,6	22,7	20,5
(9)	3,2	3,2	3,5	4,9	4,1	4,5	5,7	5,7	5,3	5,9	6,0	3,7	8,2	8,6	12,5
(10)	12,6	0,8	9,6	0,8	8,9	1,2	2,3	2,4	2,9	43,7	11,9	11,2	72,3	12,7	82,1
Total	200,4	166,6	180,3	174,2	184,2	190,0	256,3	261,0	330,5	458,8	489,3	480,0	750,2	757,8	897,1

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

²²² Las relaciones laborales a menudo no estaban definidas en términos estrictamente salariales, sino que permanecían situaciones tradicionales, heredadas del pasado, como la de los empleados internados (institución de carácter patriarcal) o la indefinición salarial de éstos. Este rasgo probablemente fuese más acentuado durante el siglo XIX. Pero durante el primer tercio del siglo XX todavía subsistían algunos de los elementos citados, coincidiendo con lo apuntado a nivel internacional. "Pétite entreprise et croissance industrielle de la fin du XVIII^e siècle à nos jours dans cinq continents", *Actes du XV Congrès International des Sciences Historiques*, Bucarest, 1980, Rapports, vol. III, pp. 113-153.

CUADRO 21. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES EN PORCENTAJE SOBRE EL NÚMERO DE CONTRIBUYENTES, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	32,3	32,3	31,7	31,8	33,9	32,7	34,2	34,8	33,6	35,3	36,1	32,0	59,3	61,8	65,2
(2)	28,9	29,1	26,6	27,2	26,0	27,1	26,9	25,3	26,3	28,1	27,1	27,4	10,1	11,2	9,0
(3)	10,6	9,5	8,5	8,9	7,9	8,5	7,0	5,8	6,4	6,5	6,2	7,7	5,2	3,7	3,4
(4)	8,4	8,8	7,8	7,2	7,6	7,3	8,5	9,8	9,2	11,6	9,5	13,3	5,6	4,8	5,3
(5)	4,3	5,3	6,8	4,3	6,9	3,8	6,0	6,1	5,5	4,0	6,2	6,8	3,6	4,1	2,9
(6)	3,7	3,5	4,1	4,3	3,9	3,2	3,5	4,0	4,6	5,6	2,5	1,9	2,9	1,2	1,9
(7)	3,1	4,9	3,8	7,2	3,6	8,5	6,3	6,7	6,7	2,3	5,5	4,8	0,8	3,6	1,2
(8)	3,1	3,2	3,8	2,3	2,6	3,2	2,8	2,4	3,1	2,1	2,2	2,4	3,7	3,3	2,4
(9)	2,8	2,8	3,4	6,2	3,9	5,0	3,5	3,4	2,8	2,3	2,0	1,2	2,9	3,0	3,4
(10)	2,8	0,7	3,4	0,7	3,6	0,9	1,3	1,8	1,8	2,1	2,7	2,4	6,0	3,2	5,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 22. DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES EN PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE CUOTAS, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	28,7	29,0	26,8	29,9	29,9	30,6	29,1	29,7	29,5	24,5	31,0	23,8	37,1	42,0	40,8
(2)	25,1	28,8	25,4	26,0	23,7	27,3	27,2	27,0	27,2	25,4	27,9	29,9	18,4	20,8	17,4
(3)	13,5	13,9	11,3	13,1	11,5	12,1	11,4	9,4	9,2	8,1	7,2	10,2	6,7	5,6	5,5
(4)	8,5	8,8	8,2	8,2	7,9	8,2	10,5	12,5	12,2	13,9	14,0	18,0	14,2	12,9	14,5
(5)	4,6	6,6	5,3	5,6	4,8	4,4	6,1	6,1	4,8	5,2	6,2	7,5	4,0	6,1	3,3
(6)	4,1	4,9	4,9	5,4	4,7	4,5	5,0	4,7	6,7	3,5	3,5	1,4	2,1	3,3	2,9
(7)	3,2	4,3	5,7	7,0	6,5	7,8	5,4	5,6	5,5	3,7	4,8	4,0	3,3	3,6	2,8
(8)	1,8	1,3	2,1	1,6	1,6	2,0	2,1	1,8	2,5	1,4	1,9	2,0	3,5	3,0	2,3
(9)	1,6	1,9	1,9	2,8	2,2	2,4	2,2	2,2	1,6	1,3	1,2	0,8	1,1	1,1	1,4
(10)	6,3	0,5	5,3	0,4	4,8	0,6	0,9	0,9	0,9	9,5	2,4	2,3	9,6	1,7	9,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

Los establecimientos se encontraban deficientemente equipados y se organizaban de acuerdo a métodos distributivos poco económicos y, en la mayoría de los casos, con mínimos conocimientos técnicos, pues escaseaban los trabajadores especializados, directores, gerentes, etc., y muchos de los existentes carecían de una formación especializada. Ante la reducida escala de operaciones de muchos de los negocios, la retribución del factor trabajo suponía uno de los costes más elevados para el empresario, y esto puede explicar el predominio de la mano de obra familiar, para intentar alcanzar una mayor rentabilidad²²³. Aunque los rasgos citados eran extensibles

²²³ Por otra parte, las condiciones de trabajo y de alojamiento de los dependientes de comercio parecen

al conjunto del comercio, resultaban algo más acusados en el sector de la alimentación.

El resultado eran unas instalaciones en muchos casos escasamente dotadas, lo que disminuía las posibilidades derivadas de la adquisición de grandes volúmenes de mercancías y restringía la renovación de stocks, el nivel óptimo de almacén, el surtido de productos, etc. Los establecimientos se veían perjudicados, además, por el reducido nivel de financiación, lo que entorpecía el camino hacia la renovación tanto de las mercancías como del propio negocio. Otra consecuencia de estas deficiencias era, en ocasiones, la dificultad para alcanzar unos umbrales mínimos de venta que permitiesen a los establecimientos seguir en actividad.

Por su parte, en los mercados alimentarios era característico el predominio de los canales tradicionales entre el mayorista y el minorista. Este era el canal más habitual para la circulación de mercancías dentro del sistema de distribución comercial español, al menos en las principales áreas urbanas (Casares y Briz, 1987: 96). No faltaban en A Coruña tampoco otros establecimientos, como los de carácter cooperativo²²⁴, cuyo papel ha sido tan destacado en las sociedades occidentales (Purvis, 1992, 1998; Gurney, 1996), o ciertas clases de almacenes cuya finalidad era la atención de las necesidades de

haber sido bastante deficientes, incluso a pesar de la promulgación de leyes sociales, como la Ley del Descanso Dominical de 3 de marzo de 1904 (IRS, 1912), o la Ley de 11 de julio de 1912 prohibiendo el trabajo industrial nocturno de las mujeres en talleres y fábricas, puesta en vigor el 14 de enero de 1914. Las jornadas laborales eran excesivamente largas en todas las provincias españolas, incluida A Coruña, y no habían disminuido desde principios de siglo, oscilando por norma general entre las 12 y las 16 horas. Además, las leyes parecían incumplirse de forma sistemática (IRS, 1919a, 2; 1919b; 1923a: 125). Nielfa (1984b: 140, 146) señala que la comparación entre los salarios y el coste de la vida para los años diez y veinte arrojaba en España unos resultados muy desfavorables para los dependientes de comercio. En 1918 se aprobó la Ley reguladora de la Jornada de la Dependencia Mercantil, de vital importancia, pues reguló por primera vez de forma efectiva la jornada de trabajo en el comercio, fijándola en diez horas diarias, y establecía una normativa para la inspección de las condiciones de trabajo (IRS, 1918). Aun así, en 1919 seguían rigiendo jornadas que superaban el límite establecido legalmente (IRS, 1964). Posteriormente, la jornada fue reducida a ocho horas, cumpliéndose en el comercio general en A Coruña, Ferrol y Santiago, aunque ofrecía algunas dificultades en los establecimientos exceptuados y en los pueblos (IRS, 1923a: 125).

²²⁴ Tal es el caso de la *Cooperativa Militar y Civil*, constituida en 1891, empresa cuyo objeto social era proveer el sostenimiento de sus asociados (para lo que estableció una especie de Mutualidad para la obtención de víveres con tarifas moderadas), así como a la tropa de mar y tierra, hospitales militares y otros centros o asilos benéficos. Y la *Cooperativa Industrial Coruñesa, S.A.*, dedicada a la producción y consumo. *Anuario de Sociedades Anónimas. Estudio económico-financiero de las existentes en España (Anuario Garci-Ceballos)*, Madrid, Año I, 1918-1919, ed. de Ilustración Financiera. También existían algunos establecimientos creados por las organizaciones obreras, en especial las católicas.

determinados sectores de la población (economatos), si bien se hallaban en una fase todavía muy embrionaria y tenían escasa importancia cuantitativa y cualitativa. De todos modos, predominaba el individualismo en el comercio coruñés, pues en el sistema de gestión empresarial dominaba el carácter independiente de los comerciantes, ya que una proporción mínima de éstos formaba parte de algún tipo de asociación, lo que fomentaba el tradicionalismo del sistema distributivo coruñés de aquellos años.

En una región como Galicia, el comportamiento del sector agrario resulta inseparable de la evolución económica urbana, por actuar tanto como mercado para los productos elaborados en la ciudad o canalizados a través de ella, como por operar como oferente de mercancías para el mercado urbano y para su comercialización hacia el exterior. La propia ciudad tenía todavía una cierta dependencia de las actividades agrarias²²⁵. Con anterioridad a la guerra, los comerciantes del sector alimenticio, en particular los acaparadores, tratantes, mayoristas, etc. habían vivido una fase próspera, como consecuencia del auge de las exportaciones de productos alimenticios hacia el mercado peninsular y hacia el exterior (ganado, pesca y otros diferentes productos). La excepcional coyuntura económica regional, nacional e incluso internacional constituyó la palanca de apoyo de esta expansión mercantil (Villares, 1982b: 269).

La guerra brindó una excelente oportunidad al sector pecuario regional, caracterizado por una fuerte orientación hacia el mercado extraregional, dado que el consumo de carne en Galicia era de los más bajos del país (Martínez López, 1998: 62-63; 2002). El crecimiento fue especialmente destacado en el segmento más importante, el ganado vacuno, como resultado del incremento de la demanda de carne, especialmente en las grandes ciudades españolas²²⁶, y la consiguiente subida de los precios²²⁷. Esta expansión siguió en paralelo (en relación de causa-efecto) al crecimiento

²²⁵ *Anuario Comercial (Guía Nacional de Industria y Comercio)*, Barcelona, 1914, p. 720.

²²⁶ Las limitaciones técnicas y ecológicas del complejo agrario español favorecieron la especialización de algunas áreas periféricas en el suministro de proteínas, además de actuar de cadena de transmisión para el incremento de la demanda de otros productos sustitutivos como el pescado (González de Molina, 2001).

²²⁷ Barreiro Gil (1990: 88-91). El comportamiento de la ciudad de A Coruña resulta llamativo, por cuanto presenta el consumo más bajo de carne de las capitales gallegas, aunque en lento pero continuo crecimiento (Carré, 1929: 487; Martínez López, 1998). Frente a la media gallega de 24,66 kgs per cápita

y transformación de la agricultura gallega (Martínez López, 2000a), que se inscribe dentro del crecimiento del sector agrario español (Sanz, 1987: 237-238).

Por otra parte, A Coruña era el centro comercial de su *hinterland*, con un radio de influencia que se extendía a lo que empezaba a constituirse como el embrión de la futura Área Metropolitana. En el caso del comercio cotidiano, la influencia se limitaba al área urbana consolidada y al perímetro suburbano (Carré, 1929). El crecimiento de la demanda asociado al crecimiento del mercado urbano fue indudablemente un factor clave del crecimiento de este tipo de funciones comerciales. Pero dado que este subsector también incluía actividades no cotidianas (textiles, pertrechos, etc.) el área de influencia seguramente se extendía a lo largo de las comarcas más próximas a la ciudad, e incluso para determinadas actividades comerciales de carácter más especializado es probable que su influencia abarcara buena parte de la provincia, llegando a superponerse a las áreas de influencia de las otras dos grandes ciudades, Ferrol y Santiago.

En los **textiles** concurrían circunstancias muy similares. Una fracción significativa pertenecía a la categoría de sastres, modistas, etc. Es decir, establecimientos regentados por profesionales y artesanos, que combinaban la venta con la elaboración de artículos. Pero existía un numeroso grupo de casas de venta de tejidos al por mayor y al por menor (especialmente estos últimos), que forzosamente debían adquirir sus productos fuera de la ciudad, al no existir en esos años una industria textil consolidada. Por ello, su dependencia de los cauces ordinarios de abastecimiento era absoluta, especialmente de las áreas manufactureras (Cataluña).

Aquí se han incluido también las mercerías. Estos establecimientos desempeñaban una función fundamental en el abastecimiento de algunas necesidades complementarias de la población, aunque su importancia individual era muy reducida.

de carne en 1904-1907 (la media española era de 36,72 kgs), el consumo en A Coruña era de 22,79 kgs, el duodécimo más bajo del país (Martínez López, 2002). En los años siguientes, la distancia se amplió, con respecto a la media y al resto de capitales regionales. Martínez López (1998: 77) señala que esto se podría explicar por la presencia de población obrera, con un bajo poder adquisitivo, y por la mayor

Por esa razón no experimentó grandes variaciones.

En general, la paralización del tráfico mercantil determinó fuertes irregularidades en los suministros y, en definitiva, provocó escasez de muchos artículos, perjudicando a los sectores de la alimentación y textil. De ahí que se registrasen numerosas peticiones a las autoridades para intentar mejorar el aprovisionamiento de la ciudad, en especial de productos alimenticios básicos como maíz, trigo, textiles, etc²²⁸. La preocupación se hacía extensiva a los productos de exportación regionales, como las conservas, sometidas a regímenes arancelarios perjudiciales (Peña Novo, 1922: 54-55; 1923). La comercialización hacia el mercado interior también era motivo de desasosiego entre los empresarios, lo que explica la recurrente solicitud de mejora de los medios de comunicación (sobre todo, los transportes terrestres, tanto por carretera como especialmente por ferrocarril)²²⁹.

Por tanto, se podían distinguir dos grupos de actividades mercantiles. Por un lado, los minoristas y pequeños negocios, cuyo crecimiento estaba relacionado con la propia dinámica interna de la ciudad. Su evolución iba unida a la demanda que generaba la población urbana, y la relación que mantenía con el exterior dependía fundamentalmente del abastecimiento de productos. Un segundo grupo, por el contrario, dependía directamente de la evolución de sus negocios mercantiles con el exterior, y los trastornos que generó la guerra les afectaron profundamente.

3.4.3.2. El desigual comportamiento de las restantes actividades comerciales urbanas

El resto de actividades comerciales tenía una presencia y una trascendencia mucho menores. No obstante, algunas de ellas contaban con una cierta tradición en la ciudad, y ello les valía desempeñar un papel destacado dentro de las actividades comerciales. Es el caso de los establecimientos de venta de madera y muebles,

incidencia del consumo de pescado fresco.

²²⁸ Rivas Moreno, 1916: ix. "Galicia y la reforma arancelaria", s.a., *Estudios gallegos*, nº 17, enero de 1916, pp. 103-106; *Estudios gallegos*, nº 21, noviembre de 1916.

²²⁹ Villanueva (1910: 24), Villar Grangel (1914), Peña Novo (1918: 58; 1929a: 117).

productos químicos, productos metalúrgicos, curtidos o combustibles. La mayor parte de ellos obtenía las mercancías a través del tráfico portuario con el extranjero, aunque existían excepciones, como la curtición, de producción autóctona (Fernández Vázquez, 2002). Excluidos alimentación y textiles, los más importantes grupos de actividades en 1914 eran, por este orden, la joyería, bisutería y quincalla, junto con ferretería y maquinaria, seguidos del resto, que mantenían un peso similar.

La importancia del grupo de **ferretería, hierros y similares** se debe a la inclusión de negocios heterogéneos. Este grupo de actividad sufrió los efectos de la guerra, debido a la paralización del tráfico con el exterior y de cabotaje, principal vía de suministro de mercancías para este tipo de establecimientos. Entre sus actividades más destacadas, sobresalía la venta de hierros y otros enseres, artículos de ferretería o instrumentos (óptica, cirugía, velocípedos, etc.). En esos años no existía una industria autóctona abastecedora de tales productos para el comercio local. La metalurgia no tenía excesivo peso ni en la ciudad ni en la provincia, a pesar de que existía una cierta tradición de pequeñas fundiciones, dedicadas a labores de escasa complejidad técnica. El descenso afectó a todas las actividades más o menos por igual, si bien algo más a las que tenían dificultades para abastecerse fuera de la ciudad. Su caída, no obstante, no fue excesivamente pronunciada, como no lo fue en la mayoría de los sectores que se analizan en este epígrafe, pues el descenso del tráfico de las mercancías que integraban sus catálogos no fue tan pronunciado como en los sectores básicos.

La **joyería** gozaba de una cierta tradición en nuestra ciudad. La guerra no la favoreció a causa de que los materiales para su trabajo así como buena parte de los productos finales se obtenían en el extranjero. Por tanto, el retraimiento comercial le fue claramente perjudicial. Por su parte, las actividades de quincallería y bisutería siguieron una evolución muy similar a las mercerías.

El comportamiento del sector de los **productos químicos** en A Coruña resulta llamativo. En conjunto, este subsector experimentó un crecimiento durante la guerra, a pesar de las dificultades para el aprovisionamiento externo de combustibles como el carbón mineral. Sin embargo, este período de escasez fue aprovechado para consolidar

el proceso de transición de las fuentes de energía en la ciudad. Gracias a la nueva situación de desabastecimiento creada, en algunos usos industriales y en el transporte marítimo se comenzó a sustituir carbón por petróleo, y la nueva estructura de la demanda dio paso asimismo al naciente sector coruñés de la producción de energía eléctrica²³⁰. De hecho, los responsables del incremento numérico del sector fueron los comerciantes dedicados a los combustibles y aceites minerales. Por el contrario, otro sector vinculado a la química, el de productos de droguería, perfumería y similares, tuvo un comportamiento más errático.

Por último, resta hacer mención a dos sectores tradicionalmente de gran trascendencia tanto para la economía coruñesa como, muy especialmente, para la economía gallega: la madera y los muebles y los curtidos. Los **curtidos** atravesaron una fase de decadencia durante el siglo XX, tanto a nivel industrial como comercial, que será descrita más adelante, debido a que el comienzo del hundimiento del sector corresponde a los años veinte y treinta.

Por su parte, el sector de la **madera** tradicionalmente tuvo una importancia considerable en la economía gallega, y esto dio lugar a efectos de arrastre sobre la economía urbana. En los años iniciales del siglo XX, la industria maderera recibió un importante impulso, lo que repercutió en los establecimientos de venta de estos productos. En conjunto, el sector no se vio excesivamente perjudicado por la guerra, pues los mercados se encontraban principalmente en el área metropolitana.

Finalmente, el conjunto de establecimientos agrupados bajo el epígrafe de **librerías y papelerías** constituía un sector secundario, de muy escasa importancia a comienzos del período analizado, que resultó muy perjudicado por la coyuntura bélica.

²³⁰ Los establecimientos dedicados a las instalaciones eléctricas y a la venta de materiales relacionado con las mismas también experimentaron un crecimiento. Además, en general, mantuvieron una dinámica empresarial positiva, caso de *F. Ricoy y Cia.*, que obtuvo beneficios durante la totalidad del período bélico. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4541. Las evidencias no permiten extraer conclusiones definitivas, pero la transición hacia formas energéticas modernas parece iniciarse durante estos años, permitiendo la progresiva introducción de lo que Wrigley denominó "economía inorgánica", de bases claramente minerales. *Vid.* Wrigley (1989).

El más afectado fue el subsector del libro y del papel, que afrontó graves dificultades mercantiles durante la guerra, ante la imposibilidad de importar ciertas clases de papel, tintas, caracteres de imprenta, etc., y ante el aumento del precio de la pasta de papel (Fernández Santander, 1996). Los que tenían que importar estos artículos atravesaron una situación crítica, mientras que los que se abastecían por medio de productores nacionales (guipuzcoanos), mantuvieron mejores perspectivas (IRS, 1914). Una vez finalizada la contienda, los resultados empresariales de la mayoría de estas sociedades experimentaron una notoria mejora²³¹.

3.4.4. La primacía de las actividades minoristas

En ocasiones, se parte de una concepción excesivamente reduccionista, que tiende a asimilar la distribución exclusivamente con el comercio minorista. Durante la etapa precapitalista era difícil establecer una distinción clara entre comercio minorista y las demás formas de comercio. En ocasiones, las funciones de los mayoristas se entremezclaban con las de los comerciantes al por menor. No obstante, por entonces los mercados no se definían aun por su carácter permanente, sino que se caracterizaban por ser fundamentalmente periódicos; de ahí la existencia de un cierto nomadismo en la comercialización. Durante la época contemporánea se acentuó la división de funciones entre comerciantes mayoristas y detallistas. Sin embargo, durante el siglo XIX se produjo una nueva transformación en el sentido de que los primeros abandonaron la esfera del comercio internacional, hasta entonces su principal campo de actuación, para pasar a concentrarse en la distribución comercial en el interior de sus países. De este modo se intensificó la imbricación con los pequeños comerciantes detallistas, dando lugar a una especialización funcional y a una fragmentación de los mercados (Casares, 1987: 19).

En A Coruña, al igual que en cualquier otra ciudad, se daba una diferenciación entre ambos tipos de establecimientos. Las empresas dedicadas al comercio al por menor ostentaban una posición preeminente en la ciudad. En 1914 el número de

²³¹ Es el caso de la *S.R.C. Zincke Hermanos*, cuyos beneficios se recuperaron tras la guerra, siendo de 8.908,7 pts en 1920, 9.918,5 en 1921 y 9.825,6 en 1922, con una rentabilidad sobre el capital en torno al

empresarios minoristas matriculados era de 144, sobre un total de comerciantes de 322, es decir, el 44,7 %. Las diferencias en cuanto a lo que pagaba cada establecimiento eran menores. De hecho, el comercio al por mayor tenía mayor peso, ya que representaba el 43,8 % del comercio coruñés, en tanto que el minorista sólo suponía un 31,1 %. Esto era consecuencia de la diferente escala de negocio de uno y otro tipo de empresa. El comportamiento de A Coruña se aproximaba al de ciudades como San Sebastián, en donde la presencia de minoristas era superior a la que se podía encontrar probablemente en otras ciudades de similar población y desarrollo urbano (Luengo, 1990: 166).

CUADRO 23. COMERCIO MAYORISTA FRENTE A COMERCIO MINORISTA, 1914-1935 (NÚMERO TOTAL DE CONTRIBUYENTES Y PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL DE COMERCIANTES)

Ejercicio fiscal	1914	1917	1919	1924-25	1931	1935
Comercio al por mayor	74 (23,0%)	74 (25,3%)	87 (28,6%)	118 (27,4%)	82 (6,9%)	83 (4,8%)
Comercio al por menor	144 (44,7%)	127 (43,3%)	126 (41,4%)	188 (43,7%)	447 (37,8%)	692 (40,4%)
TOTAL	218	201	213	306	529	775

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matricula industrial. COCINC

CUADRO 24. COMERCIO MAYORISTA FRENTE A COMERCIO MINORISTA, 1914-1935 (TOTAL DE CUOTAS Y PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL DE LAS CUOTAS DE LOS COMERCIANTES)

Ejercicio fiscal	1914	1917	1919	1924-25	1931	1935
Comercio al por mayor	87.751,6 (43,8%)	83.682 (46,4%)	90.798,40 (49,3%)	202.101 (44,0%)	209.594 (27,9%)	192.764 (21,5%)
Comercio al por menor	62.422,1 (31,1%)	53.526 (29,7%)	51.104,4 (27,7%)	140.837 (30,7%)	274.668 (36,6%)	355.376 (39,6%)
TOTAL	150.174	137.208	141.903	342.938	484.262	548.140

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matricula industrial. COCINC

Los minoristas cumplían una función primordial. Constituían el nexo de unión con el consumidor, aunque el mayorista también pudiese ejercer funciones de venta directa al público. El minorista, además, ejercía una función estabilizadora de la demanda, dado que evitaba las posibles prácticas monopolizadoras, aunque en el caso del comercio coruñés no siempre su estructura y proliferación fuesen las adecuadas (Sande, 1966: 20; San Martín, 1984).

Los canales de distribución permitían la existencia de este tipo de estructura,

debido a la escasa complejidad que por entonces caracterizaba al aparato comercial: predominio de circuitos de relaciones simples entre productor, mayorista y detallista, aunque existían también canales de venta directa entre productor y consumidor, con la única intermediación del minorista, incluso eliminando completamente los intermediarios, ya que las fábricas y talleres vendían directamente al consumidor.

En cualquier caso, la evolución temporal de ambas formas de comercio fue opuesta, pues se comportaron de manera distinta en función de las coyunturas. En las épocas de relativo estancamiento de la economía local, como la guerra mundial, el comercio minorista experimentó una caída, en valores absolutos y relativos, respecto al comercio mayorista y respecto al resto de actividades comerciales. Por el contrario, el comercio mayorista evolucionó de manera más positiva, gracias a su mayor capacidad de respuesta frente a las dificultades mercantiles, y a las ventajas derivadas de la subida de los precios de los productos. Los comerciantes mayoristas contaban con mayores recursos financieros para hacer frente a necesidades puntuales de capital circulante. Además, tenían la posibilidad de almacenar los productos, en caso de caída de las ventas. Disponían asimismo de un mayor nivel de información, lo que facilitaba la adopción de estrategias acordes a la situación de los mercados. Finalmente, su capacidad de manipulación y tipificación de los productos era mayor que la de los comerciantes minoristas, lo que les permitía influir sobre el comportamiento de la demanda.

Por tanto, el rasgo más sobresaliente del comercio coruñés de las dos primeras décadas del siglo XX (posteriormente, veremos que esto no habría de cambiar de manera apreciable en los años siguientes) era su acusado minifundismo, una característica, sin embargo, perfectamente aplicable a otras ciudades españolas (Nielfa, 1989). El número de comerciantes minoristas no hizo otra cosa que multiplicarse y expandirse por toda la ciudad, con el fin de atender las necesidades de una población en aumento que, además, crecía en varias direcciones.

Sin embargo, conviene matizar los comentarios precedentes, con el fin de relativizar la crítica del sector comercial coruñés. El tipo de distribución existente en la

ciudad (al igual que el que dominaba en el resto del país) era coherente con el grado de desarrollo económico alcanzado. A ese nivel, era razonable la existencia de una estructura comercial principalmente minorista, debido a que el objetivo básico perseguido era el abastecimiento de la población, lo cual resultaba congruente con la propia evolución de la producción y de la sociedad (Gámir, 1976). En tanto dominase el esquema lineal del tipo producción-distribución-consumo, vigente por entonces (Casares y Briz, 1987), la estructura comercial no experimentaría sustanciales transformaciones.

3.5. EL SECTOR SERVICIOS

Durante las últimas décadas se han realizado importantes esfuerzos en pro de un mejor conocimiento del sector de los servicios desde un punto de vista teórico (García García, 1992a, c). Este sector ha sido el que más ha crecido en los últimos años. De hecho, su continuado crecimiento se ha convertido en uno de los rasgos definitorios de la reciente evolución de las economías desarrolladas. Por este motivo, este conjunto tan heterogéneo de actividades ha pasado a cobrar un protagonismo cada vez mayor en la literatura económica, dejando de ser el gran desconocido que era hasta hace pocos años²³². Esta situación era algo generalizado en la mayor parte de los estudios, en los que existía una cierta tendencia a un relativo abandono del mismo (Begg, 1993). Sin embargo, la apertura de nuevas líneas de pensamiento ha facilitado su análisis desde una perspectiva más positiva, considerando que es capaz por sí mismo de generar impulsos de crecimiento y de cambio urbano, y caracterizándolo como un elemento clave que alienta el crecimiento económico.

Al igual que ha ocurrido con las actividades comerciales, el análisis económico le ha otorgado al sector servicios una escasa consideración teórica, debido a la tendencia a analizarlo como un sector improductivo o con una productividad inferior a

²³² Cuadrado (1993), Gutiérrez (1993), Sapir (1993). Tal y como señalan los autores, el sector servicios ha sido, por diversas razones, una de las áreas menos estudiadas de la economía, lo que ha llevado consecuentemente a que desde los orígenes mismos de esta ciencia se le haya prestado muy escasa atención. Desde la historia económica el sector servicios tampoco ha recibido una atención suficiente, a

la de otros sectores (fundamentalmente, la industria). Pero también debido al hecho de que, generalmente, se le ha aplicado el carácter de actividad productiva a las actividades manufactureras, en tanto que las de servicios se constituirían en actividades de apoyo. El pensamiento económico clásico tradicionalmente había despreciado la actividad terciaria, dentro de la que incluimos tanto los servicios como las actividades comerciales en sentido amplio. Por esa razón, se solían considerar como actividades no directamente productivas y, por tanto, era habitual calificarlas como actividades no básicas que, con frecuencia, iban dirigidas a los habitantes de las ciudades (Cuadrado, 1993).

Este fenómeno de escasa atención teórica hacia el sector ha sido característico también de la literatura especializada en nuestro país, al menos hasta fechas recientes, en las que el interés suscitado por su análisis ha crecido notablemente, ocupándose distintos autores de temas relacionados con la reciente evolución del sector, y con sus características internas propias y específicas (Cuadrado, 1988, 1990; Cuadrado y del Río, 1990). También dentro de Galicia los esfuerzos han sido mayores por conocer su desarrollo y su situación actual, debido a que la economía gallega se ha terciarizado paulatinamente, si bien a unos ritmos inferiores a los de otras regiones del país y con unas características evolutivas un tanto específicas (Martín Palmero, 1992).

Sin embargo, durante el último cuarto del siglo XX el nexo de unión entre las distintas actividades económicas y el sector servicios se reforzó hasta alcanzar una gran imbricación (Daniels, 1991). Además, cada vez más se tiende a considerar que el crecimiento económico urbano del siglo XIX dependió en gran medida del desarrollo y de la diversificación de algunas actividades de servicios (transporte, distribución, servicios financieros, etc. (Lee, 1984). La propia terciarización económica a la que se asiste desde el siglo XX, sobre todo, tras la Segunda Guerra Mundial, es algo que hunde sus raíces ya en el siglo XIX, y más aun en los inicios del siglo XX (Daniels y Moulaert, 1991). Lo que ocurría era que el fenómeno era menos visible y también menos intenso.

Por tanto, se advierte que el gran cambio en la visión del rol de los servicios dentro del desarrollo económico urbano y general no se ha dado hasta fechas relativamente recientes. A lo largo del siglo XX se han construido distintas teorías interpretativas, en paralelo al desarrollo del sector. Sin embargo, tras la década de los cincuenta se asiste a un notable auge de los estudios urbanos, desarrollados desde distintas disciplinas. Como consecuencia de ello, la situación descrita comenzó paulatinamente a modificarse (Cuadrado, 1993).

Las primeras investigaciones sobre el sector datan de los años de la Segunda Guerra Mundial. En los orígenes de los nuevos planteamientos teóricos sobre los servicios como sector diferenciado dentro de la actividad económica, resultan de obligada referencia autores como Clark, Fisher y Fourastié, quienes sentaron los cimientos para investigaciones posteriores y comenzaron a poner de manifiesto el peso cada vez mayor del sector (que a partir de sus trabajos se comenzó a denominar terciario) en las economías de mercado occidentales más desarrolladas²³³.

Fisher fue el primer autor en proponer la actual clasificación de las actividades económicas en Sector Primario, Secundario y Terciario, dando fin a la tradicional clasificación únicamente en sector primario y secundario, vigente hasta entonces, y en la que al sector servicios se le asignaba un papel de mero receptor de otras actividades de difícil inclusión (Fisher, 1939). Una obra de gran repercusión fue la de Clark (1940), quien realizó una división de la actividad económica en los tres grandes sectores productivos citados, siguiendo la línea trazada por Fisher.

Este tipo de consideraciones tenía en cuenta los efectos de los incrementos de la renta, de la demanda y de la composición de la misma a la hora de explicar la terciarización de la economía (terciarización de la demanda, basada en la ley de Engel). Asimismo, dado que existe un diferencial de productividad con respecto a otros sectores

²³³ Fisher, A.G.B. (1939), "Production, primary, secondary and tertiary", *The Economic Record*, 15, junio, pp. 24-38. Clark, C. (1957), *The conditions of economic progress*, London, MacMillan and Co. Ltd., 1ª edición de 1940. Edición española, *Las condiciones del progreso económico*, Madrid, Alianza, 1967. Fourastié, J. (1959), "De la vie traditionnelle à la vie tertiaire", *Population*, 14, 3, pp. 417-432.

productivos, en especial el sector secundario (Martínez Serrano y Picazo, 2000, Echevarría, 1997), esto permite que el sector aumente de tamaño en términos de empleo, siempre que la economía globalmente crezca.

Otras aportaciones (Kindleberger, Kuznets, Chenery) fueron desarrolladas dentro de la criticada teoría de las etapas, y llegaban a la conclusión de que el crecimiento del sector terciario tuvo su origen en tres causas fundamentales: el resto de la economía impulsa la demanda de servicios intermedios o de producción; se produce un aumento de la demanda de servicios por parte de los consumidores, un crecimiento de sus niveles de renta; finalmente, el tercer factor sería el diferencial de productividad mencionado. Posteriormente, aparecieron otros estudios que consideraban que la economía y la sociedad occidentales estaban avanzando hacia la consolidación de una sociedad post-industrial (Galbraith, Touraine, Bell)²³⁴.

En un estadio evolutivo posterior, otros autores se detuvieron a efectuar un análisis del papel de la oferta e incluso de la importancia de factores institucionales. Cronológicamente, otro grupo de teorías desarrolladas para explicar la evolución del sector comenzaron a formularse en respuesta a la continuación de su crecimiento, a pesar de la ralentización de la economía mundial acontecida con la crisis de los primeros setenta, fenómeno que estuvo acompañado de un fuerte proceso de desindustrialización (Blackaby, 1979; Petit, 1986; Alford, 1997). Para algunos, el fenómeno de la desindustrialización sería una consecuencia lógica del desarrollo económico (Gemmell, 1982; Benko y Dunford, 1991). Para otros, el proceso sería consecuencia de la innovación tecnológica en curso, lo que daría lugar a un trasvase de mano de obra del sector industrial al sector servicios²³⁵. Sin olvidar a los que han considerado que la desindustrialización tenía su origen en el desplazamiento del sector industrial por el sector público, es decir, el crecimiento del empleo en la Administración Pública.

²³⁴ Los trabajos de Touraine (1969) y Bell (1973) constituyen el punto de partida de estos enfoques. *Vid.* Hirschorn (1988).

²³⁵ Noyelle (1985a, b) y Pavit (1991). *Vid.* asimismo Castells (1985, 1989), Barras (1987), Howells (1988), Bairoch (1991), Castells y Hall (1994).

A partir de finales de los años setenta y primeros ochenta, los fenómenos de desindustrialización y terciarización se consideraron conjuntamente, debido a la existencia de una relación cada vez más estrecha entre industria y servicios en las economías desarrolladas²³⁶. Esto permitió realizar una distinción de notable importancia, entre servicios al consumidor, destinados a satisfacer la demanda final, y servicios a la producción, destinados a la demanda intermedia (García García, 1992b). Por tanto, éstos constituyen inputs de otras actividades productivas, los cuales son en buena medida responsables del crecimiento de los servicios en los últimos años.

En las dos últimas décadas, algunos autores han comenzado a prescindir de la terminología correspondiente a la terciarización de la sociedad (Gershuny, 1978; Gershuny y Miles, 1983), pues se estaría produciendo un cambio estructural interno en las economías occidentales, caracterizado por una mayor integración entre la industria y los servicios. Según estos autores, habría que hablar más que de terciarización o desindustrialización, de terciarización de la industria o de industrialización del terciario, enfoque que alcanzó un alto grado de consolidación en los años ochenta (Stanback, 1979; Momigliano y Siniscalco, 1980, 1986; Noyelle y Stanback, 1984).

Desde la década de los noventa las economías capitalistas se hallan inmersas en una sociedad de servicios, a la que se le suelen aplicar términos tales como “la tercera onda”, “sistemas flexibles de producción”, “la sociedad meta-industrial”, o la “sociedad de la información, de los conocimientos o de la comunicación” (Illeris, 1991). El incremento de la literatura económica sobre el sector ha permitido que los debates anteriores, como la contraposición terciarización-desindustrialización, se puedan considerar obsoletos, dejando paso a una visión integral de los procesos productivos modernos, donde el cambio estructural va unido a una creciente interdependencia entre todas las actividades productivas (Cuadrado, 1999: 175; Cuadrado, Rubalcaba y Bryson, 2002). Esto ha permitido el desarrollo de los servicios a la producción (Cuadrado y Rubalcaba, 2000; Daniels y Bryson, 2002).

²³⁶ Keeble (1981), Mason (1981), Marshall (1982), Lever (1987, 1991), Perna (1987), Frey y Speare (1988), Driver y Dunne (1993).

El desarrollo de la denominada *nueva economía* ha dado lugar a que muchas de las actividades que están transformando a las economías tengan su origen en el sector servicios, principalmente gracias a las tecnologías de la información y las comunicaciones²³⁷. El principal impacto de los cambios se acusa en ramas terciarias como el sistema financiero, el transporte, el turismo, el ocio, la distribución comercial, la sanidad y la educación (Martínez Serrano y Picazo, 2001: 263). La internacionalización de los servicios ha constituido un elemento clave en el actual desarrollo del sector, cuyo origen se encuentra en el desarrollo de los servicios financieros en mercados globales desde los años ochenta y en la emergencia de corporaciones de servicios transnacionales (Dicken, 1992; Daniels, 1993: 16; Kirsch, 1997).

Las pautas de comportamiento del sector en Galicia han sido algo diferentes de las del resto del país, y éstas a su vez de las del resto de los países occidentales desarrollados. En el caso español, se pueden distinguir varias etapas en el desarrollo y consolidación del sector servicios dentro de la economía nacional. 1900-1940, de crecimiento pausado del sector; 1940-1960, en el que se puede observar una primera etapa de terciarización, favorecida por el trasvase de mano obra de la agricultura, dentro de un contexto general de autarquía económica; 1960-2000, momento a partir del cual dio comienzo un fuerte desarrollo del terciario (más visible en el sector turístico), junto con una creciente integración entre la industria y un número cada vez mayor de servicios, más visible a partir de los años noventa²³⁸. Pero el caso gallego se ha caracterizado por un crecimiento más reducido, más lento e incluso menos homogéneo de este sector, aunque desde los años ochenta se ha entrado en una etapa de terciarización de la economía regional²³⁹. Esta circunstancia se repite a nivel estatal, en donde el espectacular progreso de las últimas décadas ha estado acompañado de un

²³⁷ Daniels (2004). Aun cuando algunos autores sostienen que el crecimiento del empleo en los servicios tiene un impacto negativo sobre el crecimiento económico (Dutt y Lee, 1993). Una versión matizada en Wilber (2002a, b).

²³⁸ *Papeles de Economía Española*, "Editorial", 1990, nº 42, pp. VII y ss., del Río (1992), Cuadrado y Ortiz (2001).

²³⁹ Martín Palmero (1992), García González-Llanos (1996). Hasta el punto de que a finales de los años noventa Galicia poseía un grado de terciarización que superaba a todas las comunidades autónomas

desarrollo sectorial y regional bastante desequilibrado²⁴⁰.

3.5.1. Análisis de las actividades de servicios y factores caracterizadores

El Cuadro 11 revela que las actividades de servicios tenían una gran importancia en A Coruña. Durante el primer tercio del siglo este sector se situó por encima de la industria y de las actividades artesanales, individualmente consideradas, excepto en el año 1917, en el que las cuotas satisfechas a la Hacienda fueron muy parecidas al sector industrial. Por el contrario, si tomamos en consideración el criterio del número de empresarios, los matriculados dentro de las actividades industriales representaban un porcentaje mayor que los servicios. En 1914, el conjunto de las actividades de los servicios totalizaba 54.318,5 pts frente a 316.673 de la contribución industrial (17,2 %), bastante por encima de los otros dos sectores.

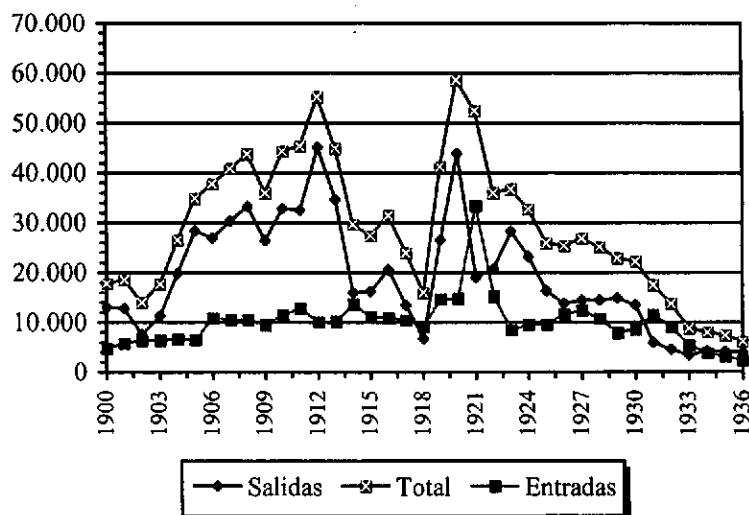
Los factores explicativos del predominio del sector terciario son complejos, aunque algunos de ellos han sido identificados en los análisis históricos de otras ciudades españolas. En este apartado intentaré plantear algunos de los principales factores responsables del rol del sector servicios en la ciudad, pero exclusivamente desde la óptica del impacto que provocó el ciclo bélico sobre estas actividades. Más adelante se trata de contextualizar más ampliamente el sector, desde una perspectiva más estructural.

Independientemente de las funciones burocráticas, administrativas, militares, etc., sobre las que se insistirá más adelante, uno de los elementos clave en el progreso del sector terciario era el movimiento de población, en el que el puerto era el agente impulsor esencial. La significación del fenómeno migratorio para la ciudad estuvo en todo momento relacionada con las distintas coyunturas que atravesó la emigración gallega. Por ello, las etapas evolutivas que siguió la emigración han tenido una enorme influencia sobre el sector (Gráfico 15). De ahí la conveniencia de detenerse a caracterizar sus principales períodos.

atrasadas, con excepción de Cantabria y Andalucía (Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 538).

²⁴⁰ Cuadrado (1990), Sáez (1993), González Moreno (1997).

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS EN TRÁNSITO POR EL PUERTO DE A CORUÑA, 1900-1936



FUENTE: Hasta 1909, Brey (1989: 901). Para 1911-1915, "El puerto de La Coruña", *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, año 1, nº 1, 1924, p. vi. A partir de 1916, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

En A Coruña, la burguesía local trató, en una primera fase, de aprovechar el intenso flujo migratorio que experimentaba Galicia desde mediados del siglo XIX (Rodríguez Galdo, 1995; Vázquez González, 2000a), y en la que el puerto de A Coruña tuvo un protagonismo de primer orden²⁴¹. Por tanto, se trata de un factor de largo recorrido, sobradamente asentado en la economía urbana en los primeros años del siglo XX²⁴².

A partir de esos momentos, el negocio se reactivó y permitió hacer lo propio a determinados sectores burgueses, que constituyeron los agentes beneficiarios de uno de los

²⁴¹ Un segmento de la burguesía gallega, antes dedicada al transporte mercantil marítimo con el norte de Europa y América se reorientó desde aproximadamente los años 1860 en adelante hacia el transporte de mano de obra (Obelleiro, 1991: 184), aunque ese grupo no adaptó sus flotas de buques a los cambios técnicos del siglo XIX (vapor, cascos de hierro o acero). Sólo unos pocos armadores de veleros migratorios gallegos lograron renovarse con el triunfo del vapor, y terminaron especializándose como consignatarios y comisionistas de grandes compañías navieras extranjeras, que utilizaron los puertos gallegos en su camino hacia América, manteniendo las redes migratorias ya establecidas. En A Coruña, en el último tercio del siglo XIX, los únicos casos fueron los de Herce, Pastor y Carricarte (Vázquez González, 1990: 122; Vázquez González, 2000b: 242-243).

²⁴² Hernández Borge (1980), Nogueira (1980a: 18), Vázquez González (1988), Bonet (1990: 86-87). Vázquez González (2000a: 758) señala que dentro de la burguesía gallega, el grupo de los consignatarios, agentes, etc. generalmente constituía el sector más influyente y poderoso de la sociedad gallega, "teniendo en el movimiento migratorio uno de sus principales intereses, eventualmente el predominante, lo que distingue claramente el caso gallego del de los consignatarios de la generalidad del resto de

vehículos de la inserción de la economía gallega en el sistema capitalista²⁴³. En numerosas referencias bibliográficas se afirma que el movimiento de pasajeros era una de las actividades que proporcionaba el verdadero signo de identidad a la economía coruñesa durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del XX, y no es de extrañar que fuese así, pues durante el período 1880-1920 cada año una media de 30.000 personas partía desde los puertos de Vigo y de A Coruña con destino a América (Losada, 1995: 53). Las compañías de comisión y consignación de buques tuvieron también un auge importante en Vigo, circunstancia que permaneció en los primeros años del siglo XX, aprovechando la coyuntura de la guerra mundial para obtener importantes beneficios²⁴⁴.

CUADRO 25. *HINTERLAND DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y DE VIGO*

<i>HINTERLAND DEL PUERTO DE A CORUÑA</i>	Superficie Km ²	Población*
Provincia de A Coruña	7.903	964.095
Provincia de Lugo (excluidas Chantada, Monforte de Lemos y Quiroga)	7.486	371.599
Provincia de Oviedo (Castropol, Lluarca, Tineo, Pravia, Avilés, Belmonte y Cangas del Narcea)	5.462	278.547
Provincia de León (Villafranca del Bierzo, Ponferrada, Astorga, Murias de Paredes, La Bañeza)	8.385	290.796
TOTALES	29.236	1.905.037
<i>HINTERLAND DEL PUERTO DE VIGO</i>		
Provincia de Pontevedra	4.330	679.325
Provincia de Ourense	6.979	471.671
TOTALES	11.309	1.150.996
INFLUENCIA COMUN DE AMBOS PUERTOS		
Provincia de Lugo (Chantada, Monforte y Quiroga)	2.495	141.641

FUENTE: San Vicente (1954: 12). * Población de hecho aproximada a 31 de diciembre de 1951

España" (Vázquez González, 2001: 9).

²⁴³ Según Vázquez González (2000a: 804), el número de consignatarios y consignaciones fue aumentando con el aumento de la demanda, y muchos de los nuevos consignatarios penetraron en el mercado portuario gallego en la década de 1910, coherentemente con las altas cifras del movimiento migratorio, época culminante del número de compañías que realizaban escalas en puertos de Galicia. Barreiro Fernández (1986) nos proporciona una lista de estos empresarios para los años finales del siglo XIX (1890): Herce, Nicandro Fariña, Molina, Marchesi, Rubine, Dalmau, etc.

²⁴⁴ Aunque los capitales invertidos fueron pequeños, los favorables resultados económicos permitieron consolidar una burguesía marítima-comercial local: los Conde, Durán, Fariña, Mulder, Dávila, Tapias, que eran agentes en Vigo de la Mala Real Inglesa, Compañía del Pacífico, Sud Atlántique y Chargeur Reunis, Lloyd Norte Alemán de Bremen, etc. Por tanto, en opinión de Souto, no hubo un desarrollo de empresas propias, lo que explica el reducido riesgo que asumieron esos empresarios, pues su actividad se centraba en la consignación de pasajes y de carga, así como comisionistas de averías de las principales compañías de seguros (Souto, 1990: 54).

Las provincias gallegas proporcionaban los contingentes más importantes de emigrantes del país. Merced a ello, el *hinterland* migratorio del puerto de A Coruña era probablemente el más extenso dentro de los puertos gallegos, y uno de los más importantes del país (Vázquez González, 2000a: 638) Según una estimación realizada por San Vicente (1954), basándose en un criterio extrapolable a esta época (las distancias kilométricas por carretera), este *hinterland* abarcaba la totalidad de la provincia de A Coruña, la mayor parte de la de Lugo (con la posible excepción de los partidos de Monforte de Lemos, Chantada y Quiroga), la parte occidental de Asturias y el Noroeste de León (Cuadro 25)²⁴⁵.

Durante los primeros años del siglo, los efectos sobre la ciudad fueron especialmente notorios, debido a que a través del puerto embarcó el mayor contingente de población hacia América, no sólo de emigración gallega, sino también española, gracias a la especialización de los puertos del Atlántico como puntos de emigración hacia América²⁴⁶.

En vísperas de la guerra mundial, el tirón emigratorio estaba siendo aprovechado por un número creciente de compañías navieras, con la intención de penetrar en el tráfico que partía desde Galicia, de modo que poco antes de 1910 la mayoría de las grandes navieras europeas que unían la fachada occidental europea con destinos antillanos y sudamericanos realizaba escalas regulares en los puertos gallegos (Vázquez González, 2000a: 811). El número de consignatarios se había incrementado con el aumento de la demanda de pasajes, penetrando la mayoría de ellos de la mano de

²⁴⁵ El autor empleó las distancias por carretera, por considerar que las distancias por ferrocarril eran similares para los puertos de Vigo y de A Coruña, y porque para muchas de las zonas consideradas, en donde existía una baja densidad ferroviaria, la carretera constituía su principal medio de comunicación. Según Hernández Borge (1980: 46-48), el *hinterland* de los puertos gallegos se distribuía, además de por la propia región, por la orla cantábrica y la cuenca del Duero, siendo más concentrada el área de origen de los emigrantes embarcados que la de destino en España de los regresados por los puertos gallegos. Vid. Vázquez González (2000a: 882-883), en donde figuran varios mapas elaborados a partir de las listas de embarque, que presentan la distribución municipal del origen geográfico de los emigrantes gallegos que viajaban en cada buque. Este autor, sin embargo, sostiene que la falta de conexión ferroviaria entre A Coruña y gran parte del oeste, centro y sur de Galicia hasta después de 1939 limitó su área de influencia directa en Galicia, en favor de los puertos pontevedreses (Vázquez González, 2000a: 765).

²⁴⁶ El porcentaje de pasajeros españoles embarcados por puertos gallegos fue del 51 % del total correspondiente a 1919-1930.

empresas navieras extranjeras²⁴⁷. La década de 1910 fue la época culminante del número de navieras que realizaban escalas en puertos de Galicia. Entre 1907-1912, el número de navieras se estabilizó en torno a 20 y el número de principales operadores gallegos en torno a 53. Algunas firmas consignatarias ampliaron su negocio estableciendo sucursales en otros puertos gallegos, e incluso fuera de Galicia²⁴⁸.

En la antesala de la guerra, las compañías transatlánticas cuyos vapores hacían escala en el puerto de A Coruña eran las siguientes: Pacífico, Mala Real Inglesa, Hamburgo Americana, Hamburgo Sud-Americana, Lloyd-Alemán, Lloyd Holandés, Lamport y Comp., Arrótegui, Anglo-Argentina, Transatlántica Francesa, Nelson y Cia., Houston y Cia., Chargeurs Reunis, Compagnie de Navegation Sud-Atlantique, Compañía Transatlántica de Barcelona y Pinillos y Cia. Con respecto a la navegación europea, tocaban vapores de las compañías Serra, Tintoré, Neptuno Alemana, Dionisio Tejero Pérez y Cia., Vapores Asturianos, A. López de Haro y Rodríguez Cerra, Vasco Andaluza, y otras de menor importancia (Rubio, 1916: 22-23).

Sin embargo, la Primera Guerra Mundial supuso un retroceso para las cifras de emigración exterior gallegas, que incluso arrojaron un superávit en el año 1916, como consecuencia de las dificultades de la navegación marítima provocadas por el desencadenamiento de la guerra submarina por parte de Alemania, y por la delicada situación económica de algunas naciones latinoamericanas, particularmente Argentina y

²⁴⁷ La introducción de la navegación a vapor a finales del siglo XIX, la progresiva complicación de los trámites burocráticos en los puertos, y la intensa competencia para obtener más carga y mejores fletes, forzaron a los armadores y navieros a nombrar personas físicas o jurídicas locales para llevar a cabo las funciones que antes cumplía el capitán. Además, las características del tráfico marítimo (carácter imprevisible de arribada de los barcos, necesidad de rapidez en la ejecución de las tareas para reducir la estancia en los puertos por razones comerciales y económicos) dio lugar a esta figura empresarial específica y propia de la actividad portuaria que era el consignatario (Suárez Bosa, 1998: 11-12).

²⁴⁸ Vázquez González (2001: 9). Vázquez González (2000a: 824) señala que este sector burgués estaba "íntimamente ligado a las fluctuaciones migratorias" y "como las fluctuaciones de la migración europeo-americana se correspondieron bastante fielmente con las de la economía internacional, Galicia sin tener una economía en la que el comercio exterior determinara su nivel general de actividad, sentía profundamente los vaivenes de la economía internacional, a pesar de la política proteccionista de los gobiernos de Madrid".

Méjico²⁴⁹.

Las cifras absolutas de pasajeros gallegos embarcados presentan una tendencia de descenso continuado entre 1913 y 1918, aunque ésta sea menos pronunciada que en el conjunto de España, lo que repercutió en un aumento de la proporción de gallegos sobre el total de pasajeros españoles embarcados por los puertos nacionales. Por tanto, se combinaron dos elementos. Por un lado, la persistencia de las dificultades económicas regionales, en especial en el principal sector en términos de empleo, el agrario. El impacto macroeconómico de la guerra no fue suficiente para dinamizar la economía regional, si lo comparamos con lo ocurrido en otras áreas del país. Por otro lado, la ralentización relativa de dicho movimiento supuso un efecto negativo para los puertos migratorios gallegos.

Una segunda componente del desarrollo del sector servicios fue el volumen de relaciones mercantiles con el exterior. Hasta la guerra mundial, el tráfico se mantuvo en cotas elevadas. A partir de entonces, una fracción significativa de los consignatarios diversificó sus actividades empresariales, y se reorientó hacia la pesca y su posterior comercialización, al descubrir las posibilidades de exportación, vía terrestre, hacia el interior peninsular (sobre todo hacia Madrid, que constituía el principal mercado) (Barreiro Fernández, 1986).

Destacan los nombres de Del Río, Molina, Lamigueiro, Pérez Luengo, etc. (Barreiro Fernández, 1986). Este grupo de empresarios fue el que acometió la renovación de la flota pesquera coruñesa, sobre la base de la adquisición de buques en Inglaterra²⁵⁰. El más renombrado fue Luis Lamigueiro²⁵¹, propietario de la empresa

²⁴⁹ Rivas Moreno (1916: vi), Barreiro Gil (1990: 25-26), Vázquez González (2000a: 741), *Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the Year 1914 on the Trade and Industries of the Consular District of Corunna (comprising the provinces of the Asturias, Leon and Galicia)*, London, Foreign Office and the Board of Trade, 1916, Annual Series, N° 5563 (by Mr. Consul Nightingale), p. 7.

²⁵⁰ En febrero de 1904, los comerciantes Raimundo Molina y José Márquez, reunidos en la sociedad *Molina, Márquez y Cia.*, adquirieron a armadores ingleses de Hull un barco de vapor dedicado a la pesca de arrastre con el moderno sistema de bou, para practicar esta actividad en la costa gallega, con base en el puerto de A Coruña. Después de los trámites de abanderamiento, cambió su nombre original por el de Primero. A principios de 1905, la flota gallega de bous se incrementó con 4 unidades compradas en Gran

Pescaderías Coruñesas, S.A., constituida en 1924.

3.5.2. La crítica evolución de algunas actividades de servicios durante la guerra europea

Parte de lo dicho para las actividades comerciales resulta aplicable al caso de los servicios. Algunos de los rasgos generales de la evolución del comercio coruñés guardan también relación con el comportamiento de este sector. Durante la guerra, los servicios vivieron, en conjunto, un período crítico. El Cuadro 12 y el Cuadro 13 revelan un descenso importante en el número de matriculados en el sector entre 1914 y 1917, una caída muy acusada en sus cuotas de contribución industrial (una disminución del 35,0 %). Esto significa que su participación en el conjunto de los sectores económicos se vio reducida en un 12,9 %.

Por tanto, se trata de un retroceso muy acentuado, que permitió a las actividades industriales situarse a su altura por primera y única vez en todo el primer tercio del siglo XX. Esto revela que se trataba de un sector muy sensible a determinadas situaciones, fundamentalmente aquéllas procedentes del contexto externo a la economía urbana.

De los factores que pudieron tener incidencia en su comportamiento regresivo, nuevamente el principal fue el movimiento que se registró en estos años en el puerto. Muchos de los empresarios del sector desempeñaban un porcentaje muy importante de sus negocios a través del puerto, a través de las actividades vinculadas al movimiento de personas, el tráfico pesquero o el movimiento de mercancías en general. Otros, sin estar directamente vinculados con aquél, lo estaban indirectamente por la demanda que este flujo

Bretaña: el Segundo, Unión, Once Amigos y el Gladiador, todos con base en A Coruña. A ellos se unieron otras 9 parejas de arrastre en el mismo puerto (Eiroa, 197: 125-126). En los años siguientes, el puerto de A Coruña vio crecer el número de estas embarcaciones de casco de acero y procedencia inglesa, con un arqueado entre 150 y 250 TRB, y una potencia de máquina que podía llegar a los 30 CV (Carmona, Giráldez y Muñoz, 2000: 70).

²⁵¹ Era asimismo representante en la *Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima*, constituida por los propietarios de buques de pesca de más de 1.000 TRB de arqueado, cuyo presidente era el armador y senador gaditano Ramón de Carranza. *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación*, Bilbao, 1915.

comercial creaba en la ciudad.

En primer lugar, se advierte una ralentización de determinados negocios marítimos, sobre todo aquellos relacionados con la pesca. La guerra, como ya se indicó anteriormente, tuvo una negativa incidencia sobre el sector pesquero coruñés y gallego. Mediado el conflicto, hacia 1916, se desencadenó el momento más acusado de crisis del sector, observándose un descenso en el tonelaje de registro bruto matriculado en la ciudad. Las razones ya se apuntaron, y estaban en relación con el aumento del coste de los inputs. En conjunto, la caída del tonelaje registrado, la disminución del ritmo de actividad de la flota pesquera, así como la negativa incidencia que esta crisis tuvo sobre determinadas industrias que controlaban ciertos segmentos empresariales implicados en los negocios marítimos, afectaron negativamente a los servicios principales.

En segundo lugar, la guerra acarreó numerosas y graves dificultades al transporte en general de mercancías. Muchas empresas navieras españolas amasaron enormes beneficios, como consecuencia del espectacular alza de los fletes, más que por el aumento del tráfico²⁵². No obstante, en A Coruña el negocio mayoritario era el de las casas consignatarias, corredores, agentes, etc. La Cámara de Comercio de A Coruña a principios de los años veinte aseguraba que las empresas navieras no tenían verdaderamente otro motivo de atracción más que la emigración, lo que resultaba sintomático de la pobreza de actividades internacionales.

Durante la guerra, debido a la neutralidad española y a la drástica reducción del número de compañías extranjeras operativas, la proporción de buques de bandera española aumentó sustancialmente. Con todo, el movimiento de buques por los puertos gallegos se redujo fuertemente, contribuyendo a dificultar las exportaciones (González Laxe, de Llano y de Llano, 1999: 28), y en consecuencia, el efecto fue muy negativo sobre los negocios vinculados con estos movimientos (Vázquez González, 2001: 4-7, 21-22). De hecho, gran parte de las compañías de los países beligerantes interrumpieron

²⁵² García Delgado (1972), Roldán y García Delgado (1973). *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, p 129.

sus líneas, sobre todo en los años 1917-18²⁵³. Por lo que respecta al tráfico de mercancías, éste experimentó un derrumbe en la mayor parte de los puertos gallegos, al contrario de lo que ocurrió en otros puertos peninsulares, como San Sebastián (Luengo, 1990: 169).

Por tanto, el transporte de mercancías no estaba directamente bajo el control de empresarios coruñeses, sino en poder de compañías extranjeras (y en menor medida, españolas) que recalaban en el puerto, y a cuyo servicio actuaban las casas locales en calidad de representantes, lo que impidió un más eficaz aprovechamiento de la coyuntura del mercado internacional.

Por el contrario, el puerto de Vigo poseía una mayor orientación hacia el exterior que el de A Coruña. Con anterioridad a la guerra mundial, el puerto herculino era el más importante a nivel regional. Sin embargo, el creciente volumen de exportaciones por el puerto de Vigo, y la consolidación de una función de intermediación, no industrial, del de A Coruña revirtieron la situación, colocando a Vigo como principal puerto exportador²⁵⁴. De ahí que en A Coruña no se aprovechara de igual modo la coyuntura bélica.

En tercer lugar, la guerra constituyó una de las épocas de mayor descenso de la emigración gallega hacia América Latina. La causa radicó en la disminución de la capacidad de absorción de mano de obra de estos países, debido a que el conflicto ocasionó una notable reducción de la exportación de capitales europeos y del comercio mundial (Vázquez González, 1992: 81). El movimiento de pasajeros con el resto de Europa también registró un retraimiento, aunque éste representase un porcentaje muy bajo de la emigración regional.

Algunas actividades de servicios de menor presencia se vieron asimismo

²⁵³ Por ejemplo, las navieras alemanas no operaron desde el año 1915 y la recomposición de sus flotas retrasó su regreso al mercado hasta al menos 1921, como resultado del reparto de parte de la riqueza del país que se decretó tras la firma del armisticio. *Vid.* Scholl (1990) y de Brossard (2000: 329).

²⁵⁴ Souto (1990) hace referencia a un auge continuado durante los primeros años del siglo XX de las casas de comisiones y consignatarias de buques, que aprovecharon extraordinariamente los beneficios de la coyuntura bélica.

indirectamente afectadas por el encarecimiento de algunos bienes, a consecuencia de las dificultades de aprovisionamiento vía marítima. Y, paralelamente, la paralización de las actividades de construcción también influyó en el sector, debido a que el encarecimiento de los materiales tuvo un impacto negativo, aunque de menor calibre, sobre otros servicios vinculados²⁵⁵.

3.5.3. Estructura interna de las actividades de servicios de A Coruña

El primer rasgo que sobresale dentro de las actividades de servicios coruñesas era la numerosa presencia de empresarios dedicados a actividades de **consignación, corredores de comercio, agentes de diversos tipos**, etc. Su número era tan elevado que llegaban a totalizar el 50,7 % de los empresarios del sector, mientras que las cuotas que satisfacían en conjunto al Fisco representaban un 67,2 %. Esto nos revela la extraordinaria importancia de las actividades de este tipo que se desarrollaban en la ciudad y la magnitud de los negocios desempeñados por algunas de las personas matriculadas en la contribución industrial por este tipo de actividades. El siguiente grupo le seguía a una distancia considerable, sobre todo por lo que se refiere a sus cuotas.

CUADRO 26. DISTRIBUCIÓN DE LOS SERVICIOS SEGÚN EL NÚMERO DE CONTRIBUYENTES, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	69	56	44	52	48	63	69	93	95	110	103	241	270	267	283
(2)	9	7	5	6	4	5	8	4	7	9	11	14	11	8	8
(3)	7	5	5	5	6	6	5	7	4	5	6	7	5	6	8
(4)	32	51	35	32	32	24	55	57	105	164	27	34	32	63	61
(5)	9	8	9	9	9	0	9	9	10	11	0	11	93	92	110
(6)	10	9	7	6	12	9	10	17	12	25	17	18	70	33	70
Total	136	136	105	110	111	107	156	187	233	324	164	325	481	469	540

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC. (1) Agentes, consignación, correduría. (2) Actividades de edición. (3) Servicios de enseñanza. (4) Transportes. (5) Hospedería. (6) Otros.

²⁵⁵ A partir principalmente del segundo año de la guerra mundial, los materiales de construcción experimentaron un considerable encarecimiento, lo que afectó negativamente a esta industria, sobre todo a la construcción de casas baratas para los obreros, ante las poco optimistas perspectivas de obtención de plusvalías en este último tipo de inmuebles. IRS (1919a, 2: 212). *El problema de los transportes, op. cit.*, pp. 200-201. Además, existían notorias dificultades para disponer de materias primas en cantidad suficiente, debido a la orientación de la producción nacional hacia el mercado exterior. El encarecimiento de los precios de la vivienda compensó parcialmente el aumento de los costes (IRS, 1919a, 2: 135).

CUADRO 27. DISTRIBUCIÓN DE LOS SERVICIOS SEGÚN CUOTAS DE CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL (EN MILES DE PESETAS CORRIENTES), 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	36,5	36,6	19,3	35,0	21,5	37,5	71,7	88,8	108,9	83,9	99,7	109,0	51,3	117,7	53,9
(2)	1,5	1,2	0,8	1,1	0,9	1,1	2,3	1,7	2,5	2,7	3,0	3,4	3,1	2,5	2,0
(3)	1,1	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,1	1,2	1,2	1,7	3,1	3,0	2,5	2,5	4,0
(4)	2,7	4,0	2,6	5,7	6,0	1,8	14,5	8,7	23,5	36,5	26,6	22,1	16,8	17,0	17,3
(5)	7,1	6,0	6,8	6,8	7,1	0,0	10,7	10,7	14,9	15,7	0,0	0,0	30,5	35,4	33,5
(6)	5,4	4,9	5,0	4,5	6,8	9,9	4,7	9,6	6,6	8,3	7,4	8,2	53,3	19,6	46,4
Total	54,3	53,5	35,3	53,8	43,2	51,2	104,9	120,7	157,6	148,7	139,8	145,7	157,5	194,6	157,2

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 28. DISTRIBUCIÓN DE LOS SERVICIOS EN PORCENTAJE SOBRE EL NÚMERO DE CONTRIBUYENTES, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	50,7	41,2	41,9	47,3	43,2	58,9	44,2	49,7	40,8	34,0	62,8	74,2	56,1	56,9	52,4
(2)	6,6	5,1	4,8	5,5	3,6	4,7	5,1	2,1	3,0	2,8	6,7	4,3	2,3	1,7	1,5
(3)	5,1	3,7	4,8	4,5	5,4	5,6	3,2	3,7	1,7	1,5	3,7	2,2	1,0	1,3	1,5
(4)	23,5	37,5	33,3	29,1	28,8	22,4	35,3	30,5	45,1	50,6	16,5	10,5	6,7	13,4	11,3
(5)	6,6	5,9	8,6	8,2	8,1	0,0	5,8	4,8	4,3	3,4	0,0	3,4	19,3	19,6	20,4
(6)	7,4	6,6	6,7	5,5	10,8	8,4	6,4	9,1	5,2	7,7	10,4	5,5	14,6	7,0	13,0
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 29. DISTRIBUCIÓN DE LOS SERVICIOS EN PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE CUOTAS DE CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
(1)	67,2	68,5	54,6	65,0	49,8	73,3	68,3	73,6	69,1	56,4	71,3	74,8	32,6	60,5	34,3
(2)	2,7	2,2	2,3	2,0	2,2	2,1	2,2	1,4	1,6	1,8	2,2	2,3	2,0	1,3	1,3
(3)	2,0	1,6	2,4	1,5	2,0	1,7	1,0	1,0	0,8	1,1	2,2	2,1	1,6	1,3	2,5
(4)	5,0	7,5	7,3	10,5	13,9	3,5	13,8	7,2	14,9	24,5	19,0	15,2	10,6	8,7	11,0
(5)	13,1	11,2	19,2	12,6	16,5	0,0	10,2	8,9	9,4	10,5	0,0	0,0	19,4	18,2	21,3
(6)	10,0	9,1	14,2	8,4	15,6	19,4	4,5	7,9	4,2	5,6	5,3	5,6	33,8	10,0	29,5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

Cuando estalló la guerra mundial, el panorama cambió drásticamente para las actividades marítimas coruñesas. De hecho, dentro del sector servicios, realmente el único subsector que experimentó una significativa caída fue el vinculado a la consignación y representación, las actividades de gestión, agencias, etc., precisamente los más conectados con el movimiento portuario y los que habían experimentado un mayor crecimiento en los años anteriores. Por tanto, fueron los responsables, casi en

exclusiva, del descenso en conjunto del sector²⁵⁶.

El número de contribuyentes disminuyó un 36,2 %, mientras que sus cuotas lo hicieron en un 47,2 %, cifras muy preocupantes, habida cuenta de la importancia en el conjunto de los negocios coruñeses de estas actividades. Lógicamente la causa de la caída radicó en la paralización de los factores de dinamización. Los puertos gallegos carecían de movimiento, en palabras de la Cámara de Comercio de A Coruña (Fernández Santander, 1987: 80).

Este fue, además, un período muy poco favorable para la pesca (Mirás, 2003a). El empresariado coruñés, a diferencia del de Vigo, no consiguió aprovechar las ventajas que supuso la guerra (Souto, 1990). Tampoco otras industrias ejercieron un efecto de arrastre sobre estos negocios, lo que provocó que no pudiesen aprovechar la coyuntura²⁵⁷. Este fenómeno tuvo su continuación en una caída de la distribución en el interior peninsular, al disminuir las entradas en el puerto, lo que acompañado del descenso en el tráfico de pasajeros, nos revela el panorama poco favorable para el conjunto de estos empresarios.

Las siguientes actividades por su importancia numérica eran las de los **transportes**, en sus diferentes manifestaciones²⁵⁸. Para 1914, encontramos 32 empresarios, lo que representaba un porcentaje importante dentro del sector servicios, si bien sus cuotas reducían su participación, debido a que se trataba en su mayoría de

²⁵⁶ En cambio, las actividades de seguros y salvamentos marítimos experimentaron un crecimiento. Como ejemplo, la sociedad *Barbeito, Rodríguez y Cia.*, que en 1915 sufrió pérdidas, pero durante 1916 y 1917 obtuvo unos beneficios de 98.887,4 pts y 173.298,6. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4537-4539. Fruto tal vez de la capitalización derivada de los riesgos de la navegación marítima durante la guerra nació en A Coruña, en 1919, la *Asociación de Seguros Mutuos de Buques de Vela, S.A.*, dedicada al seguro de toda clase de buques veleros mayores de 50 tms, o con motor auxiliar, que cubrió los riesgos de un elevado número de buques. *Anuario Garciceballos. Información de Sociedades Anónimas. Economía Nacional (1919-1920)*, Madrid, Año II, ed. de Ilustración Financiera, p. 300.

²⁵⁷ Por establecer una nueva comparación con la ciudad de Vigo, debemos señalar que la industria conservera viguesa ejerció ese efecto de arrastre y generó un desarrollo de estas sociedades consignatarias. En A Coruña, este efecto fue mucho menor y la coyuntura que se dio en la ciudad parece haber sido de signo muy distinto.

²⁵⁸ Alquiler de velocípedos, autocares, automóviles, balandros, buques, camiones, carros, coches, grúas mecánicas, eléctricas y a mano, pairebots y vapores.

pequeñas empresas.

La problemática de los transportes en el medio y largo plazo se analiza en otro apartado. Lo que interesa, por cuanto se refiere al período que estamos analizando, fue que el problema de los transportes terrestres en A Coruña se vio agravado durante la guerra. A la altura de 1915, y con mayor intensidad en 1916 y 1917, existía una grave escasez de material ferroviario, lo que perturbaba penosamente el transporte ferroviario gallego y español²⁵⁹.

A finales de 1917 se quejaba la Cámara de Comercio ante el Ministerio de Fomento de que existía un peligro serio y fundamentado de que Galicia quedase incomunicada ferroviariamente durante el invierno²⁶⁰, problema que el transporte por carretera no podría haber suplido, dadas sus deficiencias²⁶¹. Por este motivo, la Compañía de los Ferrocarriles del Norte recibió continuas quejas por lo inadecuado del material ferroviario, especialmente de los vagones, centrándose las reclamaciones en una mejoría de las condiciones en que se desarrollaba el transporte de dos partidas básicas, la pesca y, muy especialmente, el ganado. El epílogo de estos episodios fue que Galicia, a principios de los años veinte (y aun durante la Segunda República), se encontraba en una posición comparativamente muy desfavorable en relación con otras regiones del país, por efecto de una red ferroviaria radial que atendía a otros intereses²⁶².

Por otra parte, en este sector se han considerado transportes de distintos tipos. Los más importantes eran los coches y automóviles, pero también se incluyeron los carros movidos por tracción animal, así como una reducida fracción de los buques matriculados en el puerto, que ocasionalmente tributaron por contribución industrial. Se trataba en su mayoría de contribuyentes que pagaban cantidades muy bajas, con un

²⁵⁹ ACTAS Pleno COCINC. *Boletín COCINC*, nº 4, septiembre de 1916, p. 4. *Boletín COCINC*, nº 6, noviembre de 1916, p. 8.

²⁶⁰ ACTAS Pleno COCINC, 19 de noviembre de 1917.

²⁶¹ En telegrama de la Cámara de Comercio al Ministro de Fomento, se insistía en que, respecto a medios de comunicación, la demarcación de la Cámara se hallaba atrofiada, como consecuencia de la falta de abundantes caminos vecinales que comunicasen centros productores y consumidores. *Boletín COCINC*, nº 6, noviembre de 1916, p. 9.

número, además, muy reducido de vehículos. Mantuvieron un número relativamente estable en los años que van de 1914 a 1919.

Este comportamiento guardó relación con las dificultades para aprovisionamiento de carbón, el combustible más utilizado, lo que provocó una disminución del número de coches y automóviles matriculados, con un ascenso paralelo e importante de los movidos por tracción animal. Pero el tránsito hacia vehículos movidos por derivados del petróleo aun no se había desarrollado con fuerza, pues éstos todavía no se hallaban excesivamente extendidos²⁶³. Con todo, algunas empresas mantuvieron una trayectoria empresarial positiva²⁶⁴. Pero, en su conjunto, la caída del sector guardó relación, entre otros factores, también con la paralización de la actividad pesquera, pues se puede apreciar una disminución de los vapores en las estadísticas²⁶⁵.

El subsector de la **hospedería** mantenía una estrecha vinculación con la función de tránsito de la ciudad. El flujo migratorio hacia el exterior había experimentado un descenso, afectando directamente a este tipo de actividades²⁶⁶. Sin embargo, la ciudad no supo sacar ventaja de la coyuntura, con independencia del enriquecimiento puntual

²⁶² Peña Novo (1921: 97-98), *El Pueblo Gallego*, 5 de junio de 1930, Barreiro Gil (2001: 79).

²⁶³ Por ejemplo, el número de vehículos existentes en A Coruña capital a 1 de enero de 1916 era de 261, únicamente la 38ª capital de provincia española. *Anuario Estadístico de España*, 1915.

²⁶⁴ Es el caso de la empresa *Automóviles Coruñeses, S.A.*, constituida en 1908, con un capital social de 350.000 pts, dedicada a la explotación de automóviles y al transporte de mercancías y viajeros desde Coruña a Corcubión y Santiago, que entre 1913 y 1917 presenta una cuenta de resultados saneada, pues sus beneficios fueron de 12.641,4, 21.977,6, 17.864,6, 11.715,9 y 11.573,5 pts (en 1918 tuvo pérdidas), con rentabilidades sobre el capital que oscilaron entre el 3,3 % y el 6,3 %. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4541.

²⁶⁵ Además del tráfico pesquero, existían otras pequeñas embarcaciones que no figuran en la contribución industrial, dedicadas al tráfico de pasajeros en el interior de la ría de A Coruña, y entre ésta y Ares, Miño, Betanzos, Sada y Ferrol. Esta actividad tenía su origen en el siglo XIX (caso de los vapores que comunicaban A Coruña y Ferrol), aunque la mayor parte de las embarcaciones (movidias por gas-oil y gasolina) entraron en funcionamiento entre principios del siglo XX y los años treinta, registrándose una considerable actividad durante las tres primeras décadas. De todos modos, comparativamente, el tráfico de pasajeros de ría era muy inferior en A Coruña al registrado en Vigo, Ferrol o Vilagarcía (Máiz, 2000: 17, 71-86, 155-183).

²⁶⁶ *La Voz de Galicia*, 3 de enero de 1915. "The emigration movement [en 1914] showed a considerable falling-off as compared with 1913, and as a consequence not only did the steamship companies suffer, but the shopkeepers and cheap hotel proprietors, who cater for the emigrate, were very hard hit". *Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the Year 1914*, p. 13.

de algunos empresarios de este sector²⁶⁷. Como contrapartida, durante la guerra, se dio una excelente oportunidad para desarrollar un turismo todavía en fase embrionaria, ya que el conflicto impidió temporalmente el turismo en otros puntos del extranjero²⁶⁸.

En las restantes actividades del sector servicios, observamos que su número no era excesivamente elevado, porque la contribución industrial tampoco recogía la totalidad de establecimientos existentes en la ciudad. En 1914 contabilizamos 9 **periódicos** inscritos²⁶⁹, aunque esta cifra se redujo progresivamente en los años siguientes.

Las actividades de **enseñanza** estaban conformadas por colegios privados, aunque éstos tampoco aparecían recogidos en su totalidad. Según la estadística, sólo estarían censados 7 colegios en 1914. El número de establecimientos se mantuvo estable durante todos estos años, con un pequeño aumento en 1935, como consecuencia tal vez del aumento de la población y, por tanto, de la demanda educacional²⁷⁰. Los indicios apuntan a que en A Coruña y Pontevedra se estaba alcanzando notables progresos en la calidad pedagógica, gracias a la complementariedad entre la enseñanza pública y la privada, esta última especialmente potenciada por la burguesía urbana²⁷¹.

Los **servicios públicos** no figuran en la contribución industrial, aunque algunas de las empresas más emblemáticas de la ciudad, por capital, volumen de negocio,

²⁶⁷ Según el Consejo Superior de Emigración, *La emigración española transoceánica, 1911-1915*, Madrid, 1916, p. 256, los emigrantes que arribaban a Coruña utilizaban como albergue fondas-posadas, en las que las condiciones eran muy deficientes, y, además, el precio estaba sujeto a sospechosas fluctuaciones. Los empresarios de estos establecimientos formaban parte, con frecuencia, de la cadena emigratoria.

²⁶⁸ *Estudios Gallegos*, nº 3, 5 de marzo de 1915.

²⁶⁹ Según el *Anuario Estadístico de España* del año 1915, existían 14 periódicos en la ciudad. A pesar de ello, A Coruña era una de las capitales españolas con una densidad más baja de periódicos por habitante, con una ratio de 0,29 periódicos por cada 1.000 habitantes (la 41ª capital de provincia española). Pontevedra, que ocupaba el 27º puesto, Ourense (37º) y Lugo (42º) tampoco tenían una dotación de prensa comparable a ciudades como Girona, Huesca, Soria o Madrid, que se aproximaban a un periódico por cada 1.000 habitantes.

²⁷⁰ La ratio colegios/nº de habitantes sería, de todos modos, baja, como consecuencia de lo limitado de la estadística en el tema educacional, que recogía exclusivamente los colegios privados.

²⁷¹ Costa Rico (1986: 145). Al margen de la enseñanza oficial y privada, desde finales del siglo en A Coruña se desarrollaron otras estrategias, dirigidas a la formación de las clases desfavorecidas, gracias a

empleo, etc. figurasen en este subsector. El crecimiento urbano creó la necesidad de dotar a Coruña de modernos servicios públicos, que permitiesen, además, externalizar costes empresariales, lo que desembocó en la inauguración de los servicios de alumbrado eléctrico (1890), transporte urbano (1903) y abastecimiento de agua (1908) (Naya, 1987; Martínez López y Piñeiro, 2003: 181).

Sin embargo, la génesis del moderno **abastecimiento de agua** en la ciudad había atravesado un largo periplo (Martínez López, 2001). Ante las graves carencias en el suministro, y dada la limitada capacidad financiera del Ayuntamiento para hacer frente a las inversiones exigidas, éste optó a finales del siglo XIX por un sistema de gestión privada en régimen de concesión, en consonancia con lo ocurrido en otras ciudades españolas²⁷². El resultado fue la constitución en 1903 de *Aguas de La Coruña S.A.*, con un capital social de 2.500.000 pts²⁷³.

La red de abastecimiento se inauguró en 1908, extendiéndose a buen ritmo hasta los años de la guerra europea. A pesar de ello, la empresa tuvo que luchar contra hábitos sociológicos adquiridos que impedían que los ciudadanos se abonasen más

que diversos sectores obreros, republicanos y librepensadores crearon varias escuelas laicas.

²⁷² Garrués (1998: 12), Mirás (2002: 101). El Ayuntamiento atravesó crónicas dificultades financieras, que se agravaron durante la guerra. Esto obligó a la Corporación a realizar en 1920 una emisión de 1.500 obligaciones de 500 pts al 5% para poder pagar a sus acreedores (los principales, las empresas concesionarias de servicios públicos, como la Cooperativa Eléctrica Coruñesa o Aguas de La Coruña). El nivel de endeudamiento del ayuntamiento coruñés se incrementó sustancialmente desde principios de siglo, pasando de 335.940 pts en 1901 a 3.057.340 pts en 1919, siendo especialmente intenso el aumento durante la guerra (Núñez y Castellano, 1998: apéndice D), en la línea de lo ocurrido en los demás Ayuntamientos españoles, especialmente los más grandes y dinámicos (Martínez López *et al.*, 2004).

²⁷³ Martínez López *et al.* (2004). La compañía fue constituida, fundamentalmente, bajo los auspicios de la *Banca Marchesi* y de los miembros de la sociedad colectiva *Sobrinos de José Pastor*. Esta última se transformó en 1925 en el *Banco Pastor*, en torno al que se constituyó el más importante grupo financiero local, el cual mantuvo el control sobre la sociedad durante su historia como empresa privada, hasta finales de los años sesenta. Otros grupos con una presencia destacada se erigieron en torno al *Banco de La Coruña* y a las familias *Rubine* y *Salorio*. Los principales miembros del accionariado y de los Consejos de Administración eran significados empresarios locales o regionales, que tenían intereses en los servicios públicos urbanos (tranvías, electricidad, etc.) y en un amplio abanico de negocios. Asimismo mantenían una estrecha conexión con los resortes de la política local, al formar parte de las Corporaciones Municipales, la Cámara de Comercio, la Junta de Obras del Puerto y otros diversos organismos. Concretamente, el grupo creado en torno al Banco Pastor ejerció un rol muy importante en la promoción de diversos servicios públicos en la ciudad, lo que explica las conexiones entre *Aguas de La Coruña S.A.*, la *Compañía de Tranvías de La Coruña S.A.* y el sector eléctrico (*Sociedad General Gallega de Electricidad, FENOSA*) (Mirás, 2002a: 101, 2003c).

aceleradamente al servicio, por considerar el agua un bien básico, tradicionalmente gratuito. Además, el servicio no se normalizó plenamente hasta 1910, como consecuencia del tardío desarrollo de algunas instalaciones menores (Martínez López y Piñeiro, 2003: 185-190; Martínez López *et al.*, 2004: 80).

La guerra ocasionó una ralentización en el ritmo de crecimiento del número de abonados. En todo caso, se acometieron importantes obras en las zonas de Zalaeta, Ciudad Vieja, Monte Alto y el puerto. Esto, junto con la inflación propia del ciclo bélico, repercutió en la rentabilidad económica de la empresa, ya que los años de la guerra, junto con la etapa republicana, constituyeron la única etapa hasta la Guerra Civil en la que los beneficios no crecieron de manera significativa²⁷⁴. No obstante, las estructuras financiera y patrimonial presentan un estado saludable durante los primeros años de vida de la empresa y durante la guerra. Por tanto, la empresa se ajustó parcialmente a la dinámica urbana, aunque las expectativas de crecimiento de su mercado impidieron que la guerra tuviese un impacto tan negativo como en otros sectores económicos urbanos (Martínez López y Piñeiro, 2003: 185, 204).

Por su parte, el **transporte urbano** corrió a cargo de la *Compañía de Tranvías de La Coruña S.A.*, constituida el 3 de diciembre de 1901, con un capital de 350.000 pts, íntegramente privado, después de que la empresa se hiciese en mayo del mismo año con la concesión estatal para la instalación del tendido tranviario en la ciudad²⁷⁵. Desde entonces, sentó las bases de una sólida red tranviaria urbana, primero con tracción de sangre y más tarde con tracción eléctrica, unida a una línea periférica que durante más

²⁷⁴ Los principales problemas para las empresas de servicios públicos en España fueron los incrementos de costes combinados con la congelación de las tarifas de suministro, más graves en este último caso en el abastecimiento de agua (Sosa, 1997: 143-148).

²⁷⁵ Para la génesis y despegue de la sociedad y del transporte urbano *vid.* Piñeiro (1996b: 185) y Martínez López y Piñeiro (2001: 253-256). El capital inicial estaba muy repartido, aunque la empresa mantenía estrechas vinculaciones con la *Cooperativa Eléctrica Coruñesa*. Posteriormente, pasó a estar controlada en buena medida por *Hijos de Marchesi Dalmau*, importantes financieros locales, accediendo en 1916 a la presidencia el financiero Pedro Barrié de la Maza (Banco Pastor) (Martínez López y Piñeiro, 2001: 256). Además, la progresiva extensión de la red obligó a sucesivas ampliaciones de capital durante los años siguientes. La vinculación de los Marchesi y los Pastor fue muy estrecha, por cuanto compartieron presencia e intereses en algunos de los negocios emergentes del primer tercio del siglo en A Coruña y en Galicia (electricidad, tranvías, abastecimiento de agua) (Mirás, 2003c).

de tres décadas prestó servicio en un corredor de gran importancia demográfica y económica, el eje metropolitano costero A Coruña-O Burgo-Sada (Mirás, 2001).

La empresa dio inicio a la explotación en enero de 1903, con la apertura del primer tranvía de mulas, Puerta Real-Estación de Ferrocarril de la Compañía del Norte, con ramales a Riazor y a cocheras (situadas éstas en la Explanada del Orzán), uniendo calles que constituían arterias principales de la red urbana, así como importantes núcleos de actividad económica y residencial. A partir de entonces, la red se fue extendiendo progresivamente, siguiendo las distintas direcciones de la ciudad consolidada y del crecimiento urbano, y agilizando el movimiento de pasajeros y de mercancías dentro de la ciudad (Piñeiro, 1996a: 51-52; Mirás, 2001).

No obstante, durante los primeros años de vida de la sociedad, las cifras muestran que, pese al esfuerzo realizado, los resultados económicos no fueron los deseados, debido probablemente a que el servicio ofrecía todavía una utilidad relativa a los ciudadanos (Piñeiro, 1996b: 187-188). Antes de la guerra europea, se tendieron dobles vías en algunos ramales. Pero la gestión fue relativamente ineficaz²⁷⁶.

En octubre de 1913 se inauguró la primera línea con tendido eléctrico, para cuyo suministro se firmó un contrato con la sociedad Electra Industrial Coruñesa. En mayo de 1921 se había electrificado la totalidad del servicio. Inicialmente, los años de la guerra mundial fueron una etapa de dificultades financieras para la empresa, con un descenso en los ingresos, un estancamiento en el número de viajeros y un aplazamiento de inversiones proyectadas. Los factores que influyeron en esta coyuntura fueron la disminución de la capacidad adquisitiva de los asalariados (principales usuarios del servicio), a causa de una inflación que retraía la utilización de bienes de demanda relativamente elástica en aquella época, como el transporte; el aumento de la conflictividad laboral; la epidemia de gripe de 1918; la disminución de la acomodada

²⁷⁶ En estos años, la compañía pasó transitoriamente a manos del capital extranjero, a la empresa *S.A. de los Tranvías Eléctricos de Galicia*, constituida el 7 de marzo de 1907, en Bruselas, y que controlaba los tranvías de A Coruña y los de Vigo (entonces en construcción). Volvió a sus manos originales en 1909, cuando la situación financiera de la empresa era la más delicada desde su origen (Martínez López y Piñeiro,

población flotante que solía veranear en la ciudad; el retraimiento de los inversores ante la incertidumbre; el incremento de los costes (materiales, salarios); la dificultad de conseguir repuestos del extranjero; y las anomalías en el suministro eléctrico (Martínez López, 2001: 264-265). Ya en los años veinte, los efectos del cambio técnico sobre los resultados empresariales fueron casi inmediatos, pues los ingresos crecieron por encima de los gastos, permitiendo a la compañía disfrutar de casi dos décadas de estabilidad.

Finalmente, resta por analizar uno de los sectores de mayor trascendencia para la economía local, el **sector financiero**. Durante el siglo XIX y hasta bien entrado el XX los banqueros privados y otras sociedades de carácter personalista debieron constituir el núcleo del sistema financiero español (García Delgado, 1975). Pero a lo largo del siglo XX la actividad bancaria estará representada cada vez en mayor medida por los grandes bancos.

El primer tercio del siglo XX constituye el período formativo del sistema bancario español, cuyos rasgos han predominado hasta hace pocas décadas²⁷⁷, coincidiendo con la acumulación de capital animada por dos coyunturas excepcionales. Por un lado, la derivada de la crisis colonial, que provocó una elevada repatriación de caudales, que proporcionó un balón de oxígeno a un país con graves problemas de escasez de recursos de capital (García Ruiz, 2002: 3). Por otro, la guerra europea, que generó cuantiosos beneficios especulativos en algunas industrias españolas. El nuevo marco institucional creado tras la intensificación de las posiciones nacionalistas y con la posterior promulgación de la Ley de Ordenación Bancaria de 28 diciembre de 1921 facilitó el ulterior crecimiento del sector (García Delgado, 1981: 440; García Delgado y Jiménez, 1998: 267). Esto permitió a la banca convertirse en uno de los actores

2001: 261-262).

²⁷⁷ Tortella y Palafox (1984: 83). El número de bancos en España prácticamente se dobló en 1916-21. Algo similar ocurrió con el volumen de capital desembolsado, los préstamos y la cartera de valores (Tortella y Palafox, 1984: 83). Las principales características de esta banca fueron: predominio de pequeños bancos de actividades mixtas (es decir, bancos comerciales que también realizaban tareas de promoción y respaldo de sociedades), notable concentración de la actividad bancaria, fuerte concentración geográfica y modernización cualitativa del conjunto del sector (Tortella, 1994: 332).

protagonistas del ejercicio del poder económico de la España de la época²⁷⁸.

CUADRO 30. PRINCIPALES ESTIMACIONES DE LAS REMESAS DE CAPITAL PROCEDENTES DE AMÉRICA, CIRCA. 1850-1930

Año	Galicia	España
1859	1,2 millones rs.	
1876-80	más de 5 millones rs.	
1881	más de 2-3 millones rs.	
1904	40-50 millones pts	
1906	48 millones pts	96 millones pts
1907	70 millones pts	
1908		171,9 millones pts
1909		212,9 millones pts
1910		376,9 millones pts
1912	60 millones pts	más de 500 millones pts
1913		300 millones pts
1914	50-60 millones	
1920		800 millones pts
1922		541 millones pts
1929	100 millones pts	
1933	175 millones pts	

FUENTE: Villares (1984: 31), Vázquez González (1988: 96) y Núñez Seixas (1998: 51-52)

En Galicia, durante el siglo XIX las burguesías locales habían tenido muy poco poder a la hora de consolidar sus proyectos bancarios, tanto por su debilidad relativa (lo que no les permitió embarcarse en proyectos de gran calado), como porque las iniciativas financieras no fueron creadas con esos fines²⁷⁹. La banca gallega estaba constituida por pequeñas entidades de ámbito local, a las que impulsaban comerciantes mayoristas y pequeñas industrias que precisaban de giro para una mejor organización de sus negocios. Las casas de banca estaban dedicadas casi exclusivamente a recibir depósitos en sus distintas formas y a la compraventa de metales nobles y de monedas de oro. Alrededor de este núcleo básico de actividad era asimismo frecuente que desarrollasen actividades comerciales, a través de empresas paralelas creadas por las propias casas (Martínez Morás, 1958: 130). La evolución del sector resume fielmente la

²⁷⁸ Muñoz (1978) analizó la consolidación de la gran banca como centro de poder económico, gracias a su conversión en una banca nacional a través de la apertura de oficinas bancarias por todo el territorio español. La expansión comenzó hacia 1926, quedando perfilado el predominio de un número muy limitado de grandes bancos.

²⁷⁹ Según Carmona (1983: 12-13), esto era lo que cabía esperar, porque el nacimiento de las instituciones bancarias gallegas decimonónicas se produjo en una etapa de decadencia de las actividades manufactureras, en la que se estaba produciendo un retorno del capital potencialmente industrial a la

trayectoria del desarrollo del capitalismo en Galicia (Sequeiros, 1986: 263). Sus comienzos fueron muy titubeantes, ya que las pequeñas casas de banca no adquirieron fortaleza hasta que los emigrantes no comenzaron a girar de manera regular y habitual, y hasta que la agricultura no se incorporó definitivamente al mercado (Villares, 1982b: 256-258).

Ahora bien, el primer tercio del nuevo siglo constituyó el período de conformación de los rasgos básicos de la banca gallega y coruñesa (Alonso, 1984: 189). La banca regional se mantenía en un ámbito marcadamente local y/o comarcal, y no abrió en todo el primer tercio del siglo XX ni una sucursal fuera de Galicia, lo que le impidió adoptar una posición preponderante (Otero Díaz, 1972: 26). Pero, a pesar de ello, se aprecia un crecimiento significativo del sector.

Los indicios apuntan a una clara vinculación con las principales fuentes de ingreso gallegas del período. Se ha sostenido a menudo que el tránsito de las remesas procedentes de América (Cuadro 30) estuvo en la raíz de la creación y consolidación de las más sólidas iniciativas bancarias regionales y coruñesas del primer tercio del siglo XX. En efecto, una proporción muy importante de estos flujos se canalizaba a través de numerosos comerciantes con casas de banca, dispersos a lo largo de la geografía gallega²⁸⁰. Pero los principales bancos gallegos de aquellos años debieron también tener una significativa participación en la conducción de este flujo. Para Villares (1984: 31) y Núñez Seixas (1998: 51), la mayoría de las remesas se canalizaron, en un principio, a través de los cónsules y agentes oficiales de inmigración latinoamericanos en Galicia²⁸¹,

esfera de la inversión territorial o meramente comercial o especulativa.

²⁸⁰ Alonso (1984), Villares (1991: 160). En los años veinte hubo algunos proyectos, que no llegaron a fructificar, de canalización del ahorro de los emigrantes para evitar las onerosas cargas que imponían las casas bancarias americanas y las pequeñas bancas locales gallegas, que aumentaron enormemente el coste de los giros (Núñez Seixas, 1998: 59).

²⁸¹ En el año 1900 existían 24 cónsules en A Coruña (López Prado, 1966: 25), y en 1908 todavía había 12 consulados y viceconsulados. Según Reiriz (1997), en vísperas de la guerra mundial 28 naciones mantenían representación consular en la ciudad, mientras que en 1923 el número había aumentado a 32, manteniéndose estable en 1927. *La Coruña. Guía-Almanaque para 1923. Año I*, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña. *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España basado en datos e informes de carácter oficial*, Barcelona, Rudolf Mosse, 1927, vol. I, p. 1276. Comenzado el siglo XX, el aumento del número de consulados, viceconsulados y agencias consulares fue paralelo al abandono por

y también por medio de las casas de armadores, entre otras, la casa José Pastor (más tarde Sobrinos de José Pastor) y la Banca de Narciso Obanza, ambas de A Coruña²⁸². Posteriormente, a través de los bancos de la colectividad gallega o española en América (Banco Español del Río de la Plata, Banco de Comercio Hispano-Argentino, Banco de Galicia y Buenos Aires, o el Banco Español de la Isla de Cuba). Esta favorable coyuntura vino así a incidir en una ciudad en la que la banca y las actividades financieras en general tuvieron una dilatada tradición histórica²⁸³.

Sin embargo, el tópico de las remesas y de sus efectos económicos resulta de muy difícil cuantificación (Villares, 1984: 29), de ahí tal vez la inexistencia de estudios específicos y sistemáticos sobre el tema. La tendencia parece haber sido hacia un incremento sostenido durante las cuatro primeras décadas del siglo, hasta el punto de constituirse como una de las principales fuentes de liquidez de la economía gallega, incluso por encima de los ingresos derivados de la comercialización de productos agropecuarios²⁸⁴. Pero es difícil averiguar en qué medida se dirigieron a monetizar o sanear las economías campesinas, a una ulterior inversión agrícola o industrial o hacia

parte de los principales operadores gallegos de la gestión directa de dichas oficinas (Vázquez González, 2000a: 822-823). Entre los nombres de esos cónsules figuraban Enrique Guyatt, Rafael Hervada, Eduardo del Río, Raimundo Molina, Luciano Marchesi, Narciso Obanza, José Longueira, Alvaro Cornide, consignatarios, comisionistas, representantes, agentes de seguros, banqueros, etc. Los servicios consulares de los países americanos desempeñaban un papel importante en la canalización del tráfico migratorio. Por un lado, actuaban como oficinas de expedición de documentos. Por otro, facilitaban información emigratoria, ligada eventualmente a las contrataciones con pasaje gratuito, a los mecanismos formales de reagrupación de familias, a las cartas de llamada, etc. En algunos casos, como el de los agentes consulares honoríficos, podían ser considerados incluso como integrantes de las redes informales de atracción de candidatos a emigrantes, es decir, como agentes de emigración (Moya, 1990; Vázquez González, 2001: 17).

²⁸² Villares (1992), Arroyo (1999: 163). Arroyo (1999: 54) señala que casas de banca como *Sobrinos de José Pastor* o *Narciso Obanza* mantenían importantes negocios relacionados con la emigración a América, hasta el punto de que todavía en la década de 1930 la primera de las citadas casas tenía en este capítulo una importante fuente de negocio.

²⁸³ Alonso (1984), López Prado (1984). Según López Prado (1982: 25), A Coruña tiene una tradición financiera que se remonta al siglo XVIII, cuando "sus bancos fueron autorizados para emitir moneda".

²⁸⁴ Peña Novo (1929b), Villares (1984: 32), Fraga (1994: 55). Peña estimó en unos 300 millones el dinero que la emigración devolvía todos los años a Galicia, en distintos conceptos, superando el valor generado por las exportaciones ganaderas, de pescado y conservas y la exportación maderera. El problema de la generación de capital por parte de los emigrantes en el extranjero era que el dinero casi nunca se destinaba a "fomentar nuestras fuentes de riqueza, o a negocios o a empresas industriales que puedan contribuir a desarrollar nuestra producción". En realidad, el "mayor producto y beneficio queda en aquellas tierras [América], llegando a nosotros tan sólo una parte muy reducida de la riqueza que

la transformación del régimen de propiedad de la tierra. En opinión de Carmona (1984) y de Núñez Seixas (1998: 57), el capital americano no tuvo como destino fundamental una posterior reinversión industrial, lo que habría conducido a un mayor desarrollo de este sector²⁸⁵. Conociendo la problemática que afectaba a la economía gallega durante este período, no es arriesgado aventurar que este último sería el destino dominante de estos flujos de capital²⁸⁶. Pero también es muy probable que toda la red de intermediarios que concurría en el movimiento migratorio (desde los agentes de enganche a las casas de banca) interviniesen en una parte muy considerable de los beneficios del trasiego emigratorio.

Los ingresos y beneficios procedentes de otras fuentes de capitalización, tales como la exportación pecuaria (especialmente hacia el mercado interior) o el nacimiento del complejo marítimo-pesquero y sus derivaciones también debieron incidir en el crecimiento del sector financiero.

No obstante, esto no impidió que la banca regional naciese tardíamente y mostrase algunos signos de debilidad, principalmente su reducido peso relativo dentro del sistema bancario español, su desconexión del exterior y su excesiva orientación

producen”.

²⁸⁵ Para Peña Novo (1921), la raíz del problema yacía en la ausencia de una cultura financiera adecuada que permitiese encauzar productivamente esos capitales. El dinero de los emigrantes huía en gran parte de Galicia, ante la desconfianza de su colocación en entidades financieras privadas. Incluso se daba la paradoja de que en las sucursales gallegas del Banco de España en 1927 existían 593 millones de pts en depósito, mientras escaseaban las iniciativas económicas, por falta de capital. Pero, en su opinión, no es que no existiese capital, sino que éste era inmovilizado en actividades no productivas, como por ejemplo, la Deuda pública (Peña Novo, 1928a; 1929b). Por ello, abogaba por la creación de una banca oficial gallega, o, al menos un Banco Gallego, así como Cajas de Ahorro autóctonas, que permitirían que este flujo se canalizase adecuadamente, de manera que generase efectos beneficiosos para la economía regional (Peña Novo, 1926; 1929a).

²⁸⁶ Villares (1982a), Núñez Seixas (1998: 54). Una de las bases más cuantiosas del ahorro gallego procedía del ahorro de los emigrantes gallegos. A decir de Peña Novo (1929b), reintegrar a los familiares los gastos del viaje, comprar alguna tierra, construir una casa, levantar una hipoteca, redimir un foro, comprar el *gando posto*, pagar la renta del lugar, enjugar una deuda, ayudar al sostén de la familia, etc., eran el destino principal de las remesas de los emigrantes gallegos asentados en América. “En cambio este ahorro casi nunca se aplica a fomentar nuevas fuentes de riqueza o a negocios o a empresas industriales, porque el emigrante desconoce la organización económica europea y el sistema de negociar y trabajar en Galicia” y, además, el campesino “no lo lleva a los Bancos porque les teme; no lo emplea en valores porque los desconoce; no lo dedica a mejoras por el carácter doméstico y rutinario de su explotación agrícola; lo deja estéril en su bolsillo y solo piensa en dedicarlo a la compra de una nueva

hacia el mercado regional. El bajo nivel de desarrollo económico gallego impedía un impulso más dinámico de la banca, de manera que el sector creció de forma fragmentada e inconexa hasta la Guerra Civil (Sequeiros, 1986: 263). Tanto el reducido índice de industrialización como de mercantilización fueron factores adversos para la dinámica de concentración de capitales implícita en cualquier proceso de industrialización. Las vinculaciones entre la banca y la industria eran limitadas, al contrario de lo que ocurría en España desde al menos la segunda década del siglo (Tortella, 1994: 337), aunque no ocurriese lo mismo con los emergentes servicios de la segunda revolución industrial (transportes, agua, electricidad, gas, etc.), en donde sí existía una tupida red de vínculos empresariales (Alonso, 1984: 205-207; Mirás, 2003c), aspecto sobre el que se incidirá más adelante.

Por otra parte, en el tránsito entre siglos subsistía todavía una típica figura empresarial decimonónica, la de los *comerciantes banqueros*. Estos empresarios experimentaron un considerable crecimiento numérico en España durante el primer tercio del siglo XX, si bien se concentraron en las ciudades con menos de 20.000 habitantes²⁸⁷. A finales del siglo XIX operaba un elevado número de dichos banqueros en A Coruña, aun cuando muy pocos aparecían registrados en la matrícula industrial²⁸⁸. En 1900, según López Prado (1966, 1984), había 16 empresarios con la calificación de comerciantes banqueros: Pedro Barrié y Cia., Narciso Obanza, Viuda e Hijos de Atocha, Martín de Carricarte, Viuda e Hijos de Curbera y Cia., Curbera y Capdesuñer, Eusebio da Guarda, Herce y Cia., Maristany Hnos, Juan Montero Telling, Ramón Picos, Nicolás María del Río, Rubine e Hijos, Sucesores de Veiga y Veiga, Viuda e

leira" (Peña Novo, 1929a: 77-81).

²⁸⁷ García López (1989). Arroyo (1999: 42) señala que los banqueros de los pueblos fueron la base sobre la que se produjo el proceso de concentración bancaria que se inició en los años veinte en Galicia. En García López (2003: 448-484) se enumeran los banqueros y corresponsales existentes en Galicia en el siglo XIX y primer tercio del XX.

²⁸⁸ Los pequeños comerciantes banqueros "se resistían a darse de alta en la matrícula fiscal, que les resultaba excesivamente onerosa en comparación con los beneficios que les reportaban muchas de las operaciones de banca, no estando, por tanto, computadas estadísticamente". Esto explica que en 1897 existiesen en la provincia de A Coruña, según el Anuario de Bailly-Bailliere de 1897, 14 comerciantes banqueros, en tanto que la contribución industrial del año 1900 sólo registraba 3 (García López, 1989: 122-124).

hijos de Genaro Zalbidea y Crédito Gallego²⁸⁹. En opinión de este autor, existía un destacado número de personas dedicadas al cambio de moneda, si bien su actividad no se diferenciaba demasiado de la de las entidades que realizaban enteramente actividades propias de la banca moderna²⁹⁰.

Estas casas de banca se caracterizaban por poseer un carácter familiar y eran de dimensiones relativamente reducidas. De hecho, algunas opiniones consideraban que en Galicia la banca no operaba con arreglo a criterios racionales, aplicados a satisfacer las necesidades que requería el país²⁹¹. Esa ineficiente utilización del ahorro ha sido una característica de largo plazo en la economía gallega, en donde el ahorro ha sido transferido a otras áreas más desarrolladas del territorio español (Paz Andrade, 1970; López Facal, 1977b; García Ruiz, 2002: 25), lo que ha provocado una descapitalización y ha impedido que contribuyese a la creación de una sólida estructura productiva regional²⁹².

De todos modos, la relevancia de esas pequeñas casas de banca en una sociedad como la gallega, cerrada y poco mercantilizada, era notable, gracias a su función de

²⁸⁹ También encontramos referencias sobre estas actividades en el *Indicador comercial de La Coruña* (1912) o en diferentes Guías comerciales e industriales consultadas para distintos años. *Guía de La Coruña*, Litografía e Imprenta Roel. Oficina Municipal de Información y Turismo. 1922. *La Coruña. Guía y almanaque para 1923*, La Coruña, Tipografía obrera. *Catálogo de La Coruña. La Coruña a través de un siglo. 1923-1924*, Vigo, Ed. P.P.K.O. *Guía manual consultiva de La Coruña y de su comercio e industria*, La Coruña, Imprenta Moret, 1930. *Anuario de La Coruña. 1930*, La Coruña, Nós. Cao (1930).

²⁹⁰ López Prado (1966: 48). En 1921 todavía encontramos en A Coruña cuatro casas de cambio de moneda: Manuel Amor, José López, Manuel Malde y Basilio Otero. *Anuario General de España* (Baillly-Bailliére-Riera). *Comercio, Industria, Agricultura, Ganadería, Profesiones y Elemento oficial*, 1921, 2^a Época, Año 10, tomo II, Barcelona.

²⁹¹ Se limitaban a un papel de meros robustecedores de ganancias mínimas, sin arriesgar el dinero en buscar empresas de utilidad para Galicia, conduciendo el ahorro gallego (de ciudades y aldeas) hacia inversiones o valores cuya única recomendación era la cuantía de la comisión, lo que dice poco en favor de la inversión industrial de estas instituciones. *Estudios gallegos*, n° 16, diciembre de 1915, pp. 82-83.

²⁹² Otero Díaz (1972: 26), Barral (1973). En general, en Galicia la propensión a ahorrar ha sido más pronunciada que la propensión a consumir, con una mayor preferencia por los depósitos de ahorro que en el resto de España. Tres factores contribuyeron a esta conducta: la mentalidad conservadora del gallego medio en lo que se refiere al empleo del dinero; la falta de oportunidades de inversión; y el compás de espera que transcurría hasta la llegada de las remesas. Las pequeñas casas de banca eran el primer eslabón en la canalización de ese ahorro. El segundo canal se encontraba integrado por los nacientes bancos privados en forma de sociedades anónimas (banca comercial y banca industrial y de negocios). Y el tercero lo conformaban las cajas de ahorro, que eran probablemente las preferidas por los gallegos

nexo de unión con el pequeño ahorro²⁹³. Pero, sobre todo, gracias a que actuaron como vehículo canalizador de las remesas de la emigración²⁹⁴.

El conjunto del sector bancario en Galicia fue sensible a las transformaciones derivadas de la guerra mundial, de manera similar a lo ocurrido en España²⁹⁵. El banco más destacado de preguerra, el *Banco de Vigo* aprovechó el florecimiento industrial y del tráfico marítimo ocasionado por la contienda para aumentar su actividad y expandirse por la región²⁹⁶. De este modo, entre 1914 y 1919 esta entidad consiguió multiplicar por seis los beneficios, y en los cuatro años siguientes creó sus primeras 15 sucursales, fruto de una política expansiva muy agresiva (Maixé *et al.*, 2003: 108).

Sin embargo, la principal entidad financiera existente en A Coruña durante la guerra no era un banco, sino la *Caja de Ahorros y Monte de Piedad*, fundada el 1 de julio de 1876, y embrión de lo que con el tiempo fue la Caja de Ahorros de Galicia y la posterior Caixa Galicia. A esta institución autóctona se sumaba la sucursal del Banco de España, creada el 11 de febrero de 1875²⁹⁷.

(Barral, 1973: 28-29, 38-39).

²⁹³ Un rol que ha sido resaltado a nivel nacional por García López (1987).

²⁹⁴ Tras la creación de las sociedades anónimas bancarias, las remesas se canalizaron fundamentalmente a través de estas instituciones, constituyendo una de las partidas más sobresalientes de sus negocios. En este sentido, fueron importantes elementos dinamizadores de las actividades de intermediación financiera e incluso de promoción industrial, aunque esta función la cumpliera con mayor determinación el Banco de Vigo.

²⁹⁵ La guerra “produjo en los días que siguieron a la ruptura de hostilidades una crisis que se inició en la Bolsa y repercutió en la Banca y en los negocios”. Riu, E. (1921), “La crisis económica actual”, *Revista Nacional de Economía*, nº 26, p. 5.

²⁹⁶ El *Banco de Vigo* nació tomando parte en la corriente de fundación de bancos del contexto de cambio de siglo, especialmente la coyuntura que rodeó el trienio 1899-1902, cuando aparecieron nuevos bancos con radio de actuación en los mercados asturiano, cántabro y vasco-navarro. Se constituyó como sociedad anónima el 24 de marzo de 1900 (comenzando sus operaciones el 16 de julio), cuando ya existía otra entidad financiera (la *Banca Jáudenes Bárcena*, fundada en 1896), con un capital de 3 millones de pts, que en 1918 era ampliado a 8 millones. En un principio, su presencia se cionó a Vigo y su área de influencia, teniendo que ver con el mecanismo de atracción de capitales y el ahorro de los emigrantes, igual que casas de banca como Sobrinos de José Pastor. El Consejo de Administración del Banco estaba presidido en 1915 por Tomás Mirambell Maristany, vicepresidente, Tapias Pérez, y estaba integrado por hombres ligados al puerto vigués y a algunas de las más significativas industrias locales. Vocales: F. Barreras Massó, Emilio Gutierrez, Gerardo J. Sensat, Antonio Conde, Juan Busch, Wenceslao González Garra. Director gerente: Manuel Millán (Alonso, 1984: 192; Tortella, 1994: 331; Arroyo, 1999: 48).

²⁹⁷ Antes de 1874 existían colaboradores y corresponsales en muchas localidades españolas, pero el

La Caja de Ahorros y Monte de Piedad de La Coruña nació con el objetivo de fomentar el ahorro de las clases menos acomodadas, así como facilitar la concesión de préstamos sobre prenda a un interés módico, en sintonía con las demás cajas españolas (Tortella, 1994: 343; Maixé *et al.*, 2003: 45). Desde su creación mantuvo una estrecha vinculación con el Crédito Gallego (institución creada tras la desaparición del Banco de emisión de La Coruña de 1857)²⁹⁸. De hecho, la caja contó con el apoyo decidido del accionariado del Crédito Gallego. Desde 1889, constaba de dos secciones distintas; por un lado, la propia caja y, por otro, el Monte de Piedad, creado en ese mismo año, momento a partir del cual ambas comenzaron a funcionar independientemente.

Las relaciones que mantuvo esta entidad financiera con otras instituciones de la misma plaza fueron bastante estrechas, destacando especialmente el Banco Hispano Americano, el Credit Lyonnais y Sobrinos de José Pastor. De hecho, los vínculos con estos últimos se entrelazaron cada vez más desde que la caja se convirtió en una entidad independiente (Maixé *et al.*, 2003: 105).

El cambio de siglo fue un período de cambios trascendentales para la caja coruñesa²⁹⁹. El temporal causado por la crisis de 1898 fue relativamente bien capeado por la entidad, reanudando poco tiempo después la tendencia de crecimiento de sus

Banco de España no tenía asiento oficial en ellas. Hasta los primeros decenios del siglo XX el banco desarrolló una actividad de escasa significación en las distintas plazas en donde se asentaba, comportándose como una entidad privada de crédito, de manera que cada una de sus sucursales actuó como cualquier establecimiento bancario, dedicado a captar y ofrecer dinero. En consecuencia, era una entidad crediticia más, con la que los clientes de la plaza mantenían las operaciones habituales y ésta cuidaba de obtener la mayor rentabilidad posible (Anes, 1974).

²⁹⁸ El *Crédito Gallego* nació por medio de escritura de 6 de abril de 1875, que constituyó esta sociedad de acuerdo a lo establecido por la Ley de 19 de octubre de 1869 (Sagredo, 1976). El Crédito Gallego se fundó con capital aportado por los socios del Banco de La Coruña. Tenía previsto un plazo de duración de 30 años, y se constituyó para llenar el vacío del banco anterior. Su capital inicial fue de 1.500.000 pts. En un principio, no tenía previsto intervenir en negocios lucrativos o en la especulación. Sin embargo, rápidamente pasó a centrarse en objetivos de carácter crediticio, siendo uno de sus fines primordiales la recogida de fondos de los pequeños ahorradores de las provincias gallegas. En los Estatutos se preveía asimismo la creación de una Caja de Ahorros y Monte de Piedad (Rojo, 1980: 185; Facal, 1986: 45). Fue la única entidad financiera con forma de sociedad anónima de la Galicia de comienzos de la Restauración, ya que entre 1874 y comienzos del siglo XX no se creó ninguna otra sociedad de crédito (Alonso, 1984: 190-191; Facal, 1989: 78).

²⁹⁹ Asimismo, el nuevo siglo alumbró la configuración del mapa gallego de cajas de ahorro, con la constitución de tres cajas con sus respectivos montes de piedad en Lugo (1897), Ferrol (1903) y Ourense

imposiciones. Esta marcha ascendente se vio interrumpida por la desaparición del Crédito Gallego, en el año 1905, poniendo en riesgo su propia supervivencia. Pero la caja había alcanzado un grado de solidez suficiente como para continuar su andadura en solitario (Maixé *et al.*, 2003: 64-65). Desaparecido el Crédito Gallego, la caja quedó emancipada de toda tutela y libre de actuar en la línea que considerase más conveniente para su desarrollo³⁰⁰.

Durante la guerra mundial, la entidad debió hacer frente a una delicada coyuntura, debido al negativo impacto del conflicto sobre el pasivo, sobre las inversiones y sobre los rendimientos de la cartera de valores, consecuencia del pánico financiero que de forma casi inmediata se desató en las ciudades gallegas. Además, una de las principales fuentes de negocio, las remesas americanas, decayeron respecto a los años precedentes, aunque esta caída afectó con mayor intensidad a las cajas situadas en localidades menos dinámicas. La elevada demanda de efectivo por parte de un público que había perdido la confianza en la institución y en el sistema obligó a la institución a adoptar medidas extraordinarias, en la línea de la austeridad y la prevención, que le permitieron sortear con fortuna la coyuntura bélica. Según Maixé *et al.* (2003: 111), los resultados económicos se situaron lejos de los logrados por los bancos, de modo que su mayor éxito durante la guerra fue robustecer su economía, superar el pánico financiero y mantener la confianza del público. Aunque los beneficios sufrieron un estancamiento durante la guerra, la entidad disfrutó de unas cuentas de resultados saneadas (Maixé *et al.*, 2003: 94-95, 103).

Desde el punto de vista de las inversiones, la caja asumió escasos riesgos. Además, mantuvo una reducida vinculación industrial. Durante la guerra, la estrategia seguida fue la estabilidad de la cartera de valores, aunque la inflación bélica provocó un deterioro de su valor real, que se habría de recuperar más adelante durante la

(1909) (Maixé *et al.*, 2003: 61-63).

³⁰⁰ Señala Alonso (1984: 192) que el Crédito Gallego desapareció sin haber llegado a adquirir un desarrollo tan importante como requerían los intereses de Galicia. *Revista de Economía y Hacienda*, nº 18, 1905. En cambio, las posteriores reformas introducidas en la Caja de Ahorros coruñesa repercutieron positivamente en el crecimiento de sus depósitos (Maixé *et al.*, 2003: 73).

posguerra³⁰¹.

3.5.4. Distribución espacial y localización del sector terciario

3.5.4.1. Teorías de la localización de la actividad comercial

Para Brown (1992: xiii) de entre los temas que más han atraído la atención de los investigadores de una amplia variedad de disciplinas (geografía, economía, historia...), el de la localización de las actividades comerciales ha sido uno de los más destacados. La localización comercial es una de las más importantes, si no la más importante, de las propiedades de un establecimiento de venta (Bennison, Clarke y Pal 1995; Clarke, Bennison y Pal 1997; Hernández, Bennison y Cornelius 1998). Del acierto en la decisión final sobre la ubicación de una tienda puede depender en gran medida su futuro empresarial (Davies y Harris, 1990; Ghosh, 1990; Pearson, 1991). No obstante, y a pesar de su innegable importancia, las decisiones de localización parecen haberse adoptado hasta muy recientemente de una manera inadecuada, en ocasiones sobre la base de oscuras reglas, cálculos rudimentarios, la experiencia pasada, la intuición, etc.

Varios factores han podido condicionar esta aparente ausencia de lógica empresarial (Brown, 1992: 8-10). En primer lugar, la historia del comercio minorista revela que muchos de los responsables de la toma de decisiones están dotados de una aguda sensibilidad espacial y que, consecuentemente, poseen habilidad para seleccionar localizaciones potencialmente exitosas (Brown, 1987). En segundo lugar, muchas

³⁰¹ La caja coruñesa invirtió en dos tipos de empresas. De una parte, sociedades de ámbito estatal (Ferrocarriles del Norte de España, Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante, Azucarera Española y Compañía Trasatlántica). De otra, firmas locales (Primera Coruñesa, Aguas de La Coruña y Electra Industrial Coruñesa), en donde la vinculación de los miembros de la junta directiva con los grupos empresariales coruñeses de la época constituyeron un factor primordial (Maixé *et al.*, 2003: 105). Los miembros de la dirección inicial de la caja eran reputados banqueros, comerciantes y propietarios locales, con intereses y conexiones en diversas industrias y servicios públicos urbanos de la época: Pedro Barrié y Pastor (presidente honorario), Andrés García Taboada (presidente), Andrés Souto Ramos (vicepresidente), Joaquín Suazo Fernández (secretario) y como vocales Vicente Bermúdez, Víctor Cortiella Somoza, Gerardo V. Crespo, Manuel Durán García, Eduardo García de Dios, Laureano Martínez Brañas, Manuel Ponte Ayude, Leonardo Rodríguez Díaz, Ernesto Sastre Delgado, Gregorio

decisiones locacionales se toman por defecto, e incluso se toman bajo una considerable presión de tiempo. En tercer término, el análisis locacional varía sustancialmente de un sector a otro. Finalmente, y quizá más importante, existen evidencias que sugieren que recientemente ha ocurrido una revolución en la actitud de los comerciantes hacia la localización y en su deseo de aprovecharse de las herramientas del análisis espacial (Breheny, 1983, 1988). Precisamente, la reciente revolución locacional es una consecuencia de varios cambios significativos en el medio operacional de los comerciantes, su capacidad tecnológica y su filosofía empresarial. Así, las decisiones de localización son más difíciles que lo eran en el pasado (Brown, 1992: 10).

El estudio de la localización del comercio, ha atravesado dos etapas, fundamentalmente (Davies, 1976; Kivell y Shaw, 1980; Jones y Simmons, 1987, 1990; Breheny, 1989). En una primera fase, que se sitúa en torno a los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, se utilizó una aproximación practicionista, partiendo de los trabajos de Applebaum y asociados en Estados Unidos (Applebaum, 1954, 1966; Cohen, 1961). Estos estuvieron dedicados inicialmente a la resolución de problemas prácticos de empresas comerciales individuales. Esta perspectiva se centró en temas como la delimitación del área comercial, los perfiles de los clientes, los procedimientos de selección del sitio (*site*), estudios de impacto y, quizá más importante, la formulación y difusión de procedimientos metodológicos apropiados (Kivell y Shaw, 1980; Warnes y Daniels, 1980). Estos van desde las listas de comprobación locacional directa de Nelson (1958) las técnicas del análisis de regresión (Davies y Rogers, 1984) a los más recientes desarrollos en MCI (*multiplicative competitive interaction*), MNL (*multinomial logit*) y LAM (*location-allocation modelling*) (Craig, Ghosh y McLafferty, 1984; Wrigley, 1988; Ingene y Ghosh, 1991).

Posteriormente, se desarrolló una aproximación de carácter más teórico. Esta no se preocupa de las decisiones locacionales de empresas comerciales, sino de la estructura espacial y del funcionamiento de los sistemas comerciales y sus subsistemas integrantes. Son modelos deductivos. La teoría de los lugares centrales, la *bid rent*

theory, la teoría de la interacción espacial y el principio de mínima diferenciación son las principales construcciones conceptuales de esta escuela.

La localización de la actividad comercial ha atraído el interés de una amplia gama de disciplinas (economía, marketing, psicología, planning, etc.). De entre ellas, ha destacado especialmente el marketing, disciplina en la que la localización de establecimientos comerciales ha sido un continuo foco de interés durante los últimos veinticinco años (Davies, 1976; Davies y Rogers, 1984; Wrigley, 1988; Brown, 1992; Guy, 1994; Byrom y Bennison, 2000).

No obstante, el grueso de las contribuciones ha venido de la mano de los geógrafos, disciplina en la que los estudios comerciales tienen una tradición relativamente dilatada (Dawson, 1980, 1982, 1983; Davies, 1984; Heinritz, 1998). El estudio de localización del comercio minorista (*retail location*, o, erróneamente denominado a veces *marketing geography*) no se ha visto libre de los debates más generales desarrollados en la geografía durante los últimos cincuenta años (Carreras i Verdaguer, 1989: 5-6; Johnston, 1991). Pero la escuela de pensamiento de la ciencia espacial, neoclásica, de construcción de modelos, ha generado también un considerable volumen de investigación (Brown, 1992: 14-16).

Un examen de la voluminosa literatura sobre localización revela que la gran mayoría de las contribuciones están dirigidas a análisis a escala regional y urbana. La localización de comercios minoristas dentro de distritos comerciales (*shopping districts*) ha atraído mucho menos la atención, a pesar de a menudo se haya afirmado que unos pocos metros pueden constituir la diferencia entre el éxito y el fracaso comercial (Dewar y Watson, 1990; Guy, 1995, 1999; Langston, Clarke y Clarke, 1997). De ahí que se haya insistido en la necesidad de estudios de localización a micro-escala (Potter, 1982; Dawson y Shaw, 1987; Breheny, 1988; Brown, 1992, etc.), en especial sobre las estrategias espaciales de las empresas de comercio minorista, aspecto del que la literatura se ha hecho escaso eco (Shaw *et al.*, 1998). Sin embargo, en comparación con el sustancial esfuerzo dedicado a los análisis a escala regional y urbana, la localización dentro de la ciudad permanece relativamente poco desarrollada.

3.5.4.2. Distribución y diferenciación de espacios terciarios en A Coruña

Desde finales del siglo XIX, la morfología urbana de A Coruña experimentó notorias transformaciones, fruto de un crecimiento demográfico y físico que trató de adaptarse a las características del medio (Ilustración 1). La ciudad de principios de los años diez se encontraba urbanísticamente muy concentrada en los espacios centrales, con una densidad de población muy elevada. Esos espacios se situaban en el istmo que comunica la península con el interior. El crecimiento demográfico estuvo acompañado de un considerable dinamismo edificatorio, aun cuando las referencias a la escasez de viviendas durante el primer tercio del siglo XX eran frecuentes.

El municipio de A Coruña estaba dividido en ocho parroquias, cinco que integraban la ciudad, más tres de la periferia rururbana. De ellas, la única que realmente constituía el núcleo central era la de San Jorge, que agrupaba a 42.990 de los 43.971 habitantes registrados en el censo³⁰². Si se computan exclusivamente los inmuebles destinados a viviendas la ratio habitantes/edificio era de 12,80. La mayoría de las viviendas era de 3 pisos o más (48,3 %), mientras que las de 1 y 2 plantas tenían una proporción similar, lo que muestra un patrón de edificación todavía decimonónico. Lógicamente, las viviendas más grandes estaban concentradas en las áreas centrales de la ciudad. Diez años más tarde, la ratio había empeorado (13,31), lo que muestra un deterioro de la habitabilidad de la ciudad, a pesar del (insuficiente) esfuerzo constructor desplegado. Las viviendas que más crecieron fueron las de 3 plantas o más, frente a una caída de los pequeños inmuebles, lo que prueba el afán de remodelación del mosaico urbano, pues atestigua la presencia de prácticas de renovación en algunas zonas, en especial en los espacios centrales³⁰³.

Las áreas comerciales de las ciudades españolas de la época se hallaban muy localizadas, eran de pequeña dimensión y con muy escasa permeabilidad entre ellas, lo

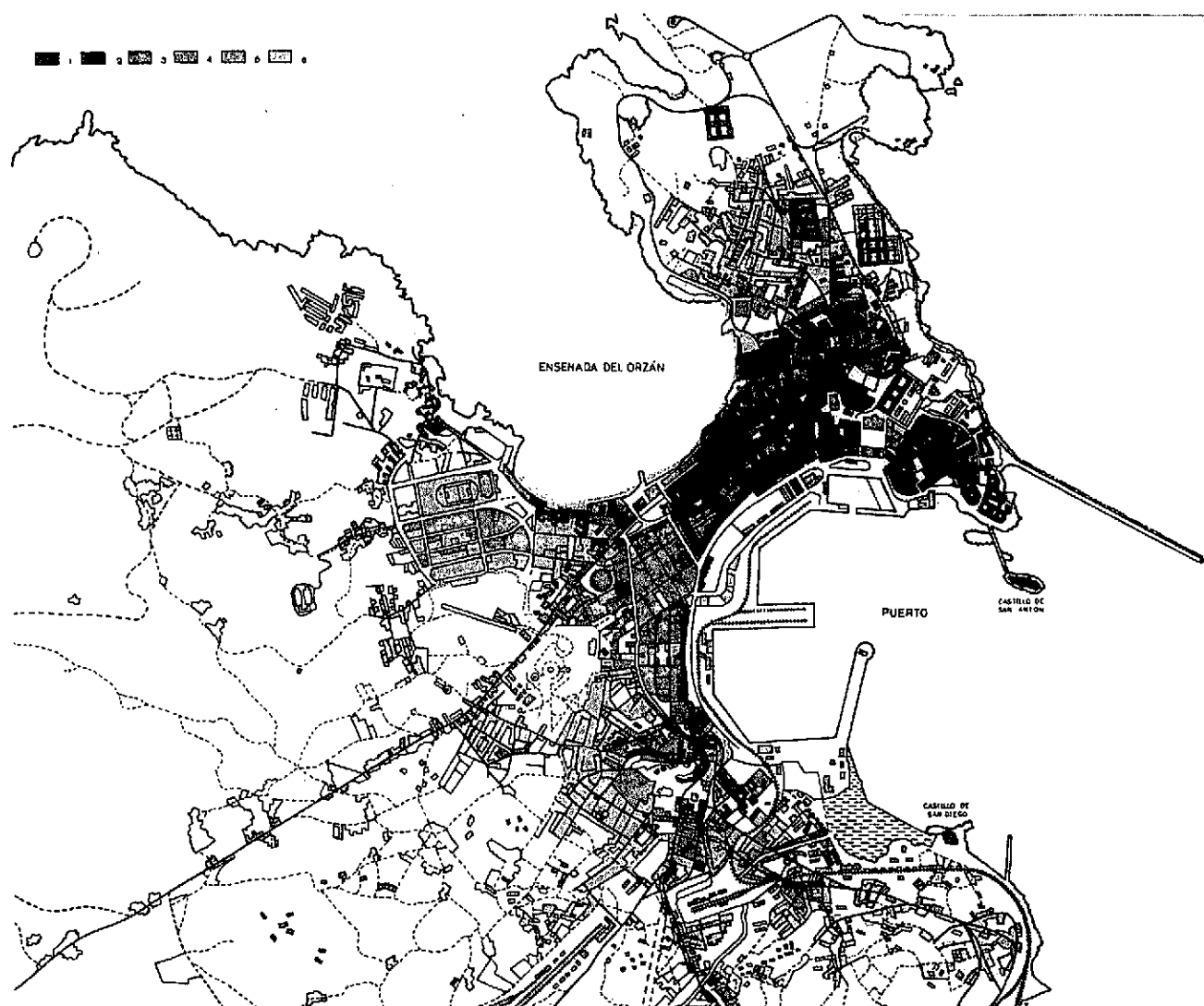
³⁰² Instituto Nacional de Estadística, *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de la provincia de La Coruña*, 1900.

³⁰³ Instituto Nacional de Estadística, *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de la provincia de La Coruña*, 1910.

que fomentaba situaciones de monopolio y oligopolio geográfico (Casares y Briz, 1987: 95). El antiguo sistema de distribución no conocía más que el doblete comercio del centro urbano y comercio de barrio (Metton, 1986: 164). En los distritos o barrios centrales de numerosas ciudades se ha identificado un patrón, según el cual el comercio mostraba una función relativa a la ciudad, mientras que en los demás distritos predominaba la función de barrio o calle. Es decir, que en la mayoría de los distritos predominaba el comercio de abastecimiento diario, que situaba sus productos cerca del consumidor. En cambio, los distritos centrales encontraban su clientela no sólo en los vecinos del barrio, sino en los compradores procedentes de cualquier punto de la ciudad o en los forasteros³⁰⁴.

³⁰⁴ Este es el patrón que ha identificado Nielfa (1985: 62-63) para el Madrid de principios del siglo XX,

ILUSTRACIÓN 1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PLANO DE LA CIUDAD DE A CORUÑA



FUENTE: (Precedo, 1990a: 260)

1. Edificado hasta 1755. 2. Ampliación desde 1755 a principios s. XIX. 3. Desde la fase anterior hasta 1884. 4. Ampliaciones hasta principios s. XX. 5. Construido hasta 1931. 6. Edificado entre 1931 y 1947

Las pautas de localización en los primeros años del siglo XX dependían del tipo de actividad. En general, la distribución de las empresas se hallaba sesgada hacia los espacios centrales de la ciudad (Ilustración 2). Sin embargo, la decisión sobre el

en donde "las diferencias socioeconómicas entre los distritos marcan la pauta de las diferencias en su dotación comercial".

emplazamiento, igual que en las demás ciudades occidentales, estaba condicionada por el contexto histórico y por las valoraciones que cada subsector realizase de cada lugar. Se presupone, por tanto, la existencia de una serie de prácticas históricas, de modo que con la elección se perseguía el aprovechamiento de los beneficios derivados de esa tradición. La consecuencia a largo plazo era la elevación de los valores del suelo en el centro, lo que con el tiempo condujo a una progresiva degradación de la función residencial y a la concentración de aquellas actividades capaces de hacer frente a los elevados costes.

ILUSTRACIÓN 2. LOCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN A CORUÑA EN EL AÑO 1914 (NÚMERO DE EMPRESAS)

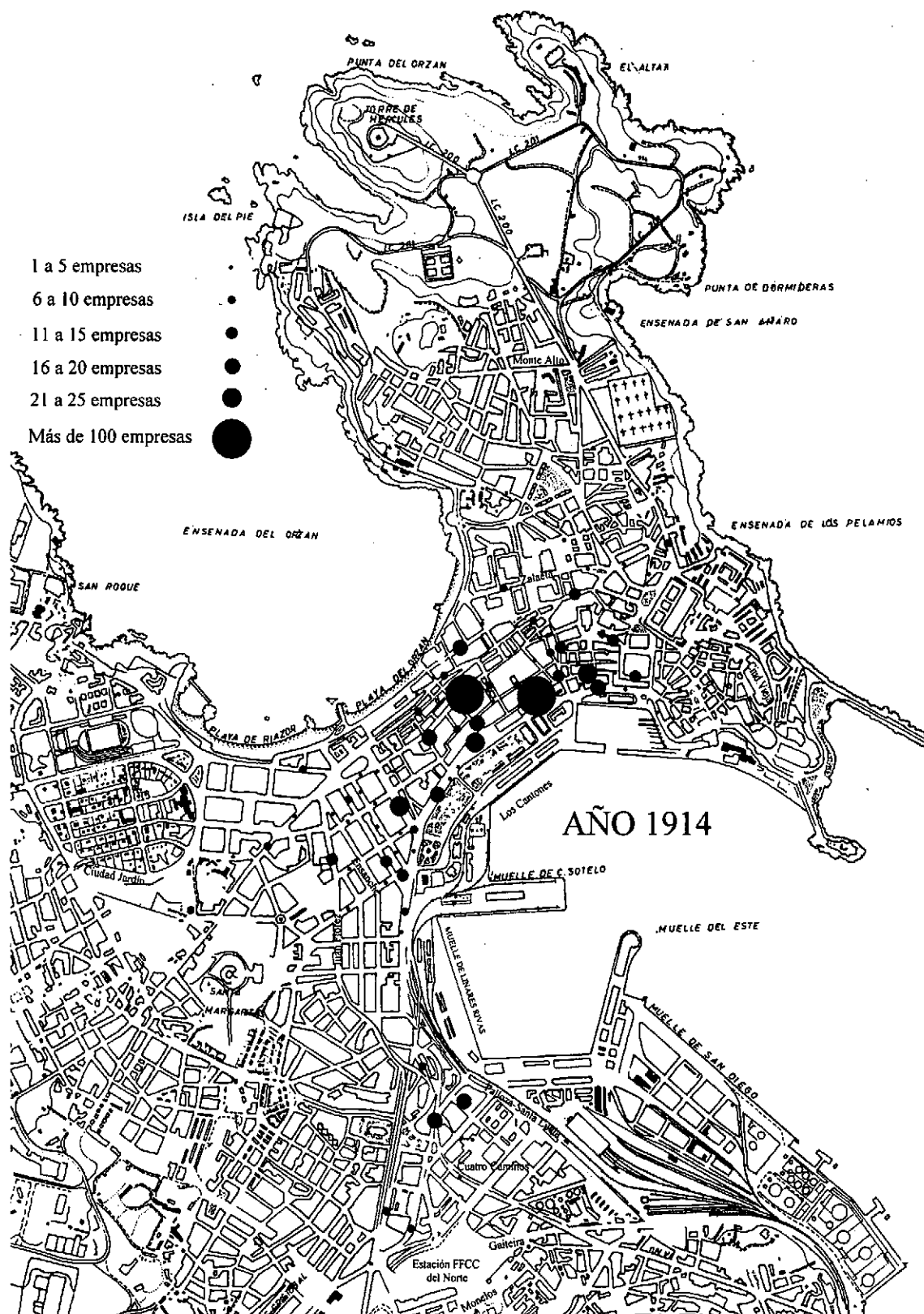


ILUSTRACIÓN 3. LOCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS EN A CORUÑA EN EL AÑO 1914 (NÚMERO DE EMPRESAS)

- 1 a 4 empresas
- 5 a 9 empresas
- 10 a 14 empresas

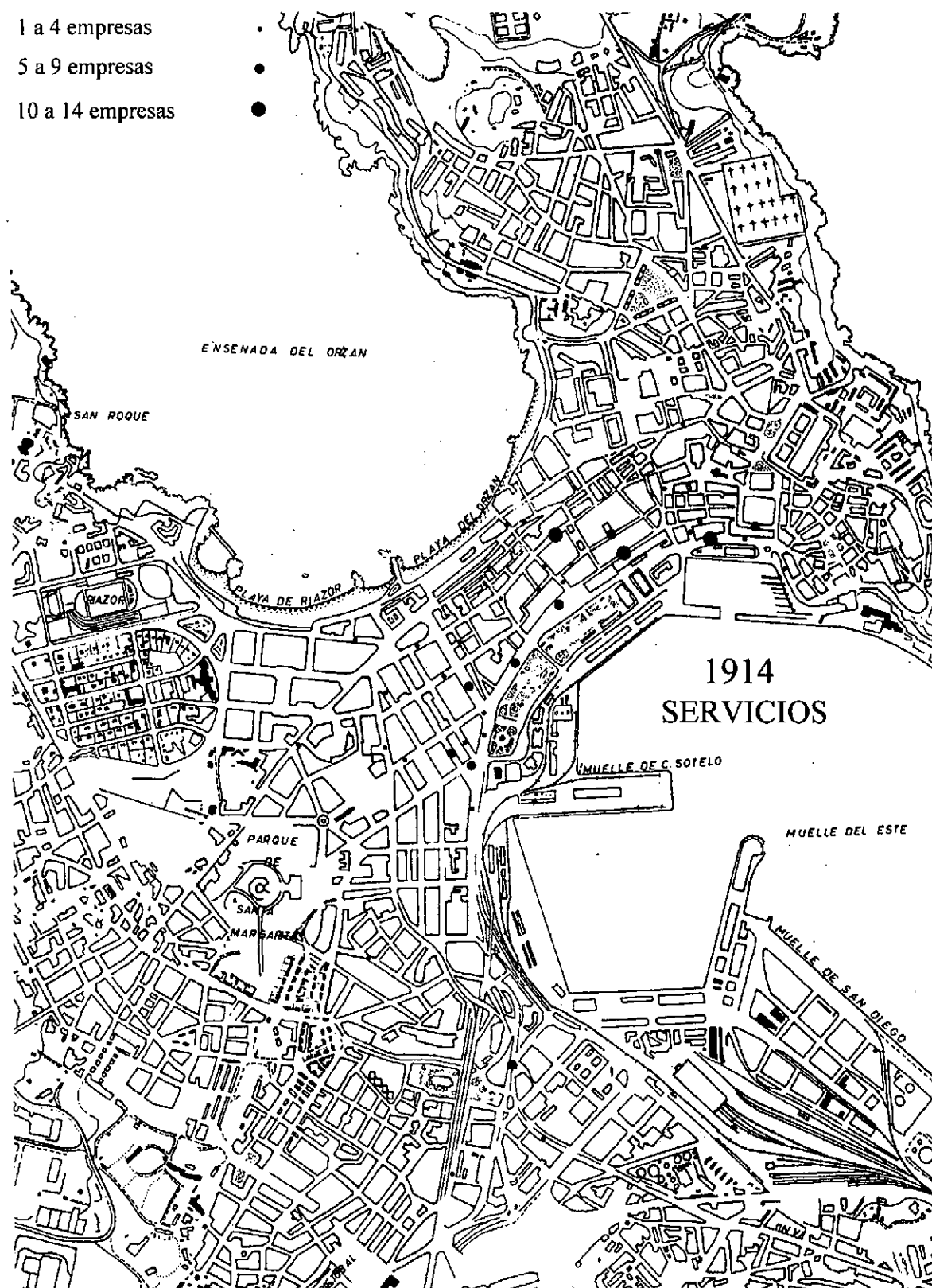
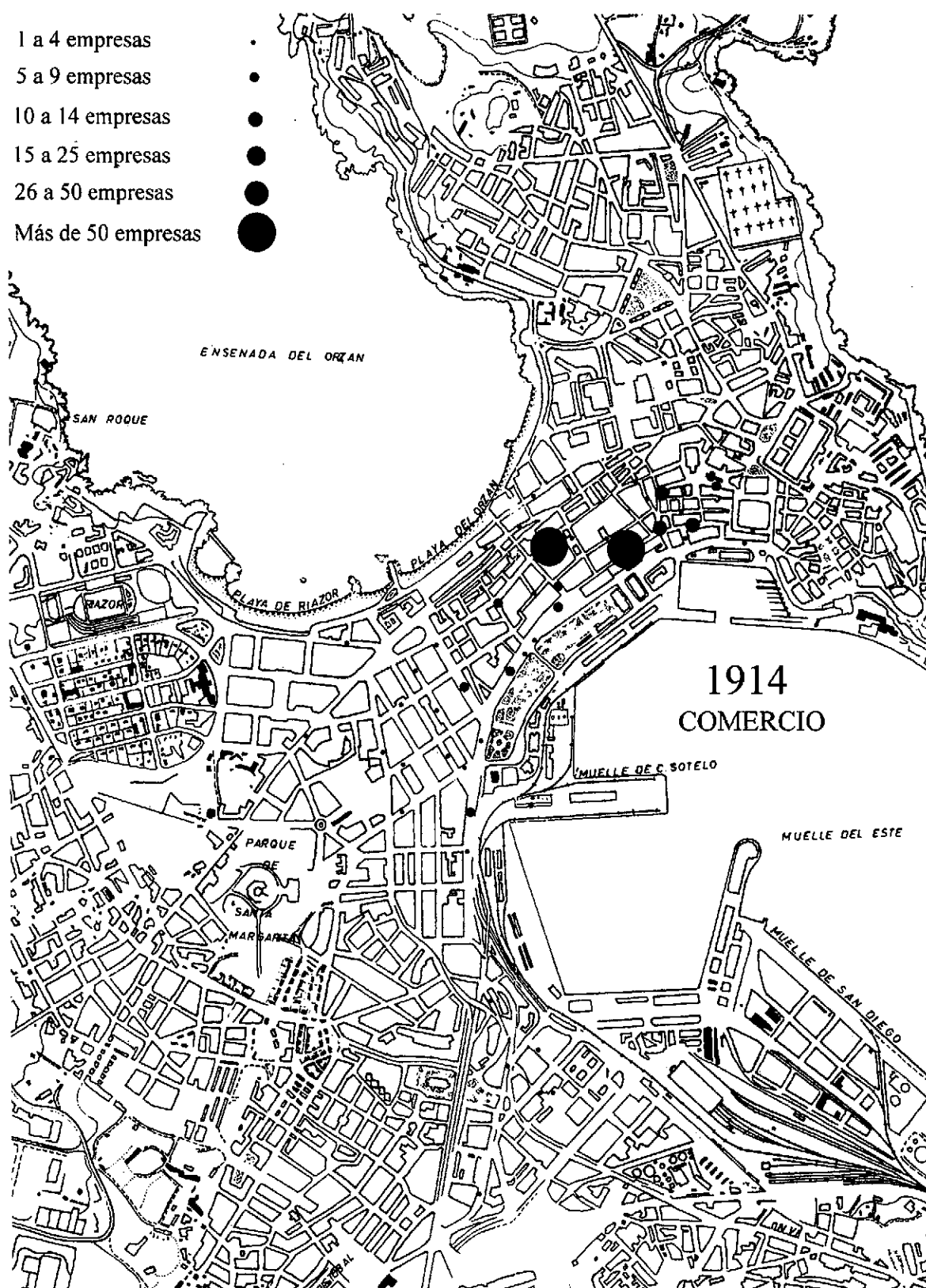


ILUSTRACIÓN 4. LOCALIZACIÓN DEL COMERCIO EN A CORUÑA EN EL AÑO 1914 (NÚMERO DE EMPRESAS)



Los servicios presentaban una acentuada tendencia a la localización central, en especial aquéllos que precisaban de rentas de situación (Ilustración 3). Las calles San Andrés y Real, que delimitaban el núcleo históricamente más importante, constituían el centro tradicional, y presentaban los mayores índices de concentración de empresas. Esta zona constituía el área de mayor densidad de actividades del sector terciario, sobre todo de los servicios avanzados. Aquí se ubicaban las empresas consignatarias más prestigiosas, casas de banca, agentes comerciales, de negocios, etc. Este tipo de actividades requería de una localización central, en zonas de fácil acceso. Pero principalmente requerían de una proximidad al puerto, dado que las actividades terciarias más destacadas (sobre todo, las de gestión) estaban estrechamente vinculadas al tráfico portuario, de mercancías y de pasajeros.

En el análisis de la estructura espacial del comercio, el método más utilizado es el empleo de datos locacionales de tiendas agregadas por unidades espaciales (Sadahiro, 2000), ya sea por unidades administrativas, por áreas comerciales, por mallas, etc. (Morrill, 1987), en lugar de analizar directamente los datos de localización individual. Parece razonable suponer que el tamaño y número de establecimientos de cada zona fuese una función, entre otros factores, del número de consumidores o, más apropiadamente, de su poder adquisitivo agregado, mostrando pautas espaciales que reflejasen las de la población y la renta, siguiendo el modelo elaborado por Lakshmanan y Hansen (1965) y sus posteriores reformulaciones. Para las actividades comerciales emplazadas en el centro, el umbral de demanda era una variable crítica. Pero también lo eran las rentas de situación derivadas de su localización. Por ello, la proximidad a vías de comunicación era una condición esencial para este tipo de empresas.

En esta línea, la distribución espacial de los establecimientos comerciales en A Coruña era bastante dispersa, pero uniforme, siguiendo las pautas locacionales de la población, sobre todo en el caso del comercio de primera necesidad (Ilustración 4). El comercio detallista (y de manera similar, las actividades artesanales) mostraba un elevado grado de dispersión, en función del poblamiento, en especial el comercio de

alimentación, extraordinariamente numeroso. Una de las características de la economía urbana era la profusa presencia de talleres, entremezclados con tiendas, almacenes e incluso viviendas, que precisaban de estrechas relaciones con sus clientes. Por tanto, predominaba la función de barrio.

Pero los requerimientos locacionales y de emplazamiento de las diferentes formas o formatos de comercio tienden a diferir. Frente a la dispersión del comercio minorista, el comercio mayorista, en cambio, se hallaba mucho más concentrado en A Coruña. Se trata de lo que habitualmente se denomina comercio no cotidiano, es decir, el comercio de localización más selectiva, con una tendencia a concentrarse más próximo al centro urbano, y, por tanto, con una función relativa a la ciudad. Este comprendía principalmente las calles situadas en el frente portuario, o en el interior del istmo que comunicaba los dos frentes marítimos (calles San Andrés, Real, Cantones, etc.), principal área comercial de la ciudad. Aquí se localizaban también, además de grandes comerciantes e industriales, pequeños tenderos minoristas³⁰⁵. Se correspondía con los barrios más céntricos, con un mayor nivel de renta (Blanco, 1995).

Por tanto, la localización dependía de los respectivos umbrales de demanda, en función de los cuales las empresas se localizarían de manera más dispersa (ultramarinos, alimentación, quincallería, etc.) o más selectiva (joyerías, venta-transformación de maderas, ferreterías, etc.). Este último conjunto de establecimientos habitualmente busca una localización en el centro de las ciudades, en lugares en los que exista un gran tránsito de ciudadanos, y muy próximos a otros vendedores de similares características, para de este modo concentrar en un espacio restringido la venta de una determinada categoría de mercancías³⁰⁶. Además, generalmente precisan de un frente en sus establecimientos para exhibir sus mercancías (Byrom y Bennison, 2000: 154-155).

Esto dio lugar incluso a la aparición de ciertos fenómenos de oligopolio

³⁰⁵ El término tendero (*shopkeeper*) ha sido fuente de problemas. En el mundo anglosajón, a lo largo del siglo XIX, se reservó de manera creciente (aunque no exclusivamente), para referirse a pequeños comerciantes no especializados, que carecían de capital o posición social (Phillips, 1992: 63).

³⁰⁶ Bromley y Thomas (1993: 2) señalan que los desplazamientos interurbanos con una motivación

geográfico, principalmente en el Distrito Central de Negocios (CBD), caracterizado por rentas de situación y de prestigio. En este tipo de establecimientos primaban como principales factores de localización la centralidad, la accesibilidad, e incluso la tradición comercial de la zona, aunque probablemente las diferencias socioeconómicas de los distritos centrales respecto a la periferia también jugasen un papel destacado en el establecimiento de determinados tipos de comercio (joyería)³⁰⁷. En estas zonas era frecuente la existencia de otro tipo de actividades, no sólo de venta, debido a la función tradicional de los centros históricos de las ciudades (Álvarez Mora, 1980).

En estos sectores, contribuía a la relativa oligopolización la existencia de algunas actividades agremiadas a efectos fiscales. La contribución industrial recogía algunos epígrafes para los cuales se autorizaba su agremiación, con el fin de facilitar la recaudación fiscal del impuesto. El carácter gremial era más acentuado en los establecimientos de venta de tejidos o de coloniales, sobre todo a nivel mayorista, y constituía un reflejo, en algunos casos, de un cierto retraso en la estructura comercial local.

Las estadísticas manejadas testimonian una pronunciada agrupación de actividades en el centro tradicional, principalmente en torno al núcleo históricamente más importante, delimitado por las calles San Andrés y Real. Ambas vías constituían el asiento de las principales actividades comerciales y de servicios³⁰⁸.

La proximidad al puerto constituía, por tanto, un factor de localización de primer orden, además de las rentas de situación típicas de las funciones terciarias avanzadas (prestigio, proximidad a información, a empresas competidoras, etc.). En principio, la proximidad a vías de comunicación no constituía un requisito imprescindible para este

comercial constituyen una componente muy importante del comportamiento espacial en las ciudades.

³⁰⁷ Se cumplía así *grosso modo* el patrón de comportamiento determinado para ciudades de mayor tamaño. Para Madrid *vid.* Nielfa (1983).

³⁰⁸ En el diario *La Voz de Galicia*, en 1916 se publicó una sección titulada "De la vida local", con frecuencia semanal, en la que se recorrían las calles más importantes de la ciudad, describiendo su comercio e industria, y en donde se indicaba que estas dos calles eran las más importantes en dotación de establecimientos comerciales.

tipo de empresas, salvo en aquellos casos en los que la población necesitaba un tránsito fluido hacia esas actividades (banca, seguros, etc.). Inicialmente, la peatonal calle Real incumplía esta condición, pero se encontraba muy próxima a una de las arterias de mayor densidad de tráfico, la que conectaba la Marina y los Cantones con el exterior, paralela al puerto.

El centro de negocios englobaba la zona tradicionalmente conocida como Pescadería (que constituía, además, el asiento de una considerable masa demográfica), los Ensanches de principios de siglo y determinadas áreas de la Ciudad Vieja, que habían perdido su centralidad, pero eran muy densas debido a su estructura medieval. Estas zonas contrastaban con sectores periféricos como Santa Margarita o la Ciudad Jardín (1921)³⁰⁹, que mostraban densidades residenciales y económicas mucho más bajas, aunque en aumento (Rodríguez Moret, 1922).

San Andrés era la principal arteria de comunicación de la ciudad. En ella se localizaban empresas predominantemente terciarias, si bien dominaba el comercio (Martínez Barbeito, 1959, 1963). Históricamente esta zona, encuadrada entre el Orzán, los Cantones y Juana de Vega (límite de una sección de las murallas, derribadas en el siglo XIX) representaba el lugar de máxima densidad de establecimientos comerciales de uso cotidiano (debido a la elevada concentración demográfica de la zona) así como aquéllos de acceso esporádico.

³⁰⁹ El marco regulador de las Ciudades Jardín en España lo constituyó, indirectamente, la Ley de Casas Baratas de 1921 y su Reglamento de 1922. *Ley de 10 de diciembre de 1921 relativa a construcción de casas baratas y reglamento para su aplicación de 8 de julio de 1922*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos. Dicha normativa, que introdujo innovaciones de carácter urbanístico sobre la ley de 1911, formaba parte de una amalgama de leyes, decretos-leyes y reglamentos aprobados entre 1910 y 1925, cuyo objeto fue la construcción de casas baratas y todos los aspectos relacionados con ella (suelo, urbanización, financiación) para uno de los colectivos más importantes de las ciudades españolas. *Vid.* Gámez, Páez y Jironda (1997: 161). La nueva ley permitió un mayor dinamismo edificatorio por parte de los ayuntamientos. Pero, en lugar de fomentar la construcción de casas baratas, los objetivos se desviaron, y se utilizó como instrumento para la creación de ciudades satélites de las clases medias. Así, “durante los años veinte y treinta surgieron en muchas ciudades españolas sus correspondientes ciudades jardín, aunque tal denominación tenía más que ver con la práctica de los garden suburbs que se extendía por Europa que con las ideas de Ebenezer Howard” (de Terán, 1999: 158). Para A Coruña Martínez Suárez y Casabella (1989: 19).

El Ensanche y el espacio ubicado entre la Ciudad Vieja y el centro de negocios moderno integraban buena parte de la tradicional Pescadería, que agrupaba un conglomerado diversificado, compuesto en buena medida por actividades predominantemente comerciales, de servicios y artesanales de bajo rango, ligadas al puerto (efectos navales, aprovisionamiento de buques, servicios portuarios, etc.) y servicios cotidianos (Martínez Barbeito, 1959: 12).

Se trataba de un área urbanísticamente densa, con calles estrechas y dificultades para desarrollar un vial moderno, por lo que la accesibilidad al exterior no era un factor locacional. Sí lo fue desde siempre, en cambio, su proximidad al puerto, principalmente gracias a los efectos inducidos que generaba la actividad pesquera. No obstante, al formar parte de un continuo caracterizado por la elevada densidad demográfica, urbana y empresarial, se encontraba bien abastecido por la red de tranvía, una vez construidas las líneas que comunicaban Puerta Real con la Estación, y la que discurría a lo largo de Panaderas hacia la Ciudad Vieja.

El Ensanche, por su parte, era lugar de asiento de actividades casi exclusivamente terciarias. El centro comercial y de servicios se extendía desde principios de siglo en dirección sur-sureste, hacia los núcleos de nuevo poblamiento. En este sector existía una muy notable inercia en la actitud de los empresarios respecto a la localización de sus negocios, por lo que no se aprecian a medio plazo modificaciones sustanciales en el tipo de actividades terciarias dominantes en esta zona (lo que se ha denominado terciario portuario)³¹⁰.

Se trataba, en este caso, de una zona residencial que exhibía un abanico social amplio: burguesía media-alta (propietarios y profesionales liberales), pequeña burguesía y algunos segmentos de proletariado. De ahí que además de comerciantes y profesiones liberales, existiesen también algunas pequeñas tiendas y talleres (Gadás, 1997: 37-38). Esto daba lugar a un fenómeno defendido por los historiadores sociales, el de las

³¹⁰ Esto coincide con el patrón identificado en otras ciudades portuarias, en donde la localización de la denominada *shipping industry* no se puede explicar únicamente con criterios de rentabilidad económica,

fidelidades de los tenderos con los residentes en las zonas donde operaban aquéllos (Crossick y Haupt, 1984: 18-20; Morris, 1993: 39), pues su preocupación por las condiciones de la zona condujo a los pequeños comerciantes a simpatizar con las reclamaciones y necesidades de sus habitantes (Giadás, 1997).

3.6. INDUSTRIA SIN INDUSTRIALIZACIÓN. EL IRREGULAR CRECIMIENTO DEL SECTOR EN A CORUÑA DURANTE LA GUERRA

Las primeras industrias modernas aparecieron en la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, aunque estas iniciativas pioneras y su posterior expansión no condujeron a un crecimiento sostenido del sector, siendo, por tanto, experiencias importantes pero aisladas en su mayoría. Los sectores instalados en A Coruña se caracterizaban por su escaso nivel de complejidad tecnológica, de modo que el proceso de modernización técnica del sector no se inició en la mayor parte de los sectores hasta las últimas décadas del siglo XIX (Lindoso, 1999).

Según datos de la Delegación Provincial de Hacienda, al finalizar la Primera Guerra Mundial, A Coruña capital contaba con cerca del 30 % de las industrias de la provincia (29,8 %), mientras Santiago, con el 13,3 %, y Ferrol, con el 7,6 % se hallaban claramente más rezagadas. Por tanto, las tres ciudades totalizaban la mitad de la industria provincial³¹¹.

Si ponderamos por la población, descubrimos que la dotación fabril-manufacturera de la ciudad de A Coruña, aparentemente, era menos sólida que la de Santiago de Compostela. Utilizando los datos del censo de población más próximo (el de 1920), A Coruña representaba el 8,7 % de la población provincial, frente al 4,3 y el 3,6 % de Ferrol y Santiago, respectivamente. Esto permite derivar una ratio de establecimientos industriales por cada 1.000 habitantes de 7,63 en A Coruña, de 3,95 en

sino también con arreglo a la conducta humana (West, 1989).

³¹¹ En realidad, los datos de la Delegación incluyen algunas actividades más propias del sector servicios (consignación, exportación, comercio, almacenaje, etc.), que no han sido desglosadas, pues el fin era proceder a una somera comparación en la dotación empresarial de las tres principales ciudades

Ferrol y de 8,19 en Santiago (la ratio para el conjunto de la provincia era de 1,1).

No obstante, la realidad era que los sectores de mayor presencia en la capital compostelana se concentraban principalmente en el artesanado (zoqueros, cordeleros, doradores, plateros, curtidores, escultores, encuadernadores, etc.) y diversas actividades de venta. Además, el espectro de actividades desarrolladas era mucho menor. Por el contrario, en A Coruña, aunque el número de artesanos era todavía muy elevado, existía un mayor abanico de actividades productivas, caracterizadas asimismo por un mayor efecto de arrastre más potente sobre otros sectores, más elevado capital, mayor tamaño, etc.

A primera vista, la provincia de A Coruña no se caracterizaba por poseer una dotación industrial especialmente desventajosa en relación con otras áreas del país. En el año 1914, la Estadística de la contribución industrial y de comercio registraba un total de 1.520 contribuyentes en la tarifa 3ª, la correspondiente a actividades industriales, lo que situaba a Coruña como la 9ª provincia española con mayor número de establecimientos (con el 2,48 % del total nacional), por delante de Pontevedra (la 23ª, con 1.002 contribuyentes), Lugo (la 28ª, con 847) y Ourense (la 37ª, con 610)³¹².

Si reducimos la información a una ratio en relación con la población provincial, el panorama cambia lastimosamente, pues A Coruña descendía hasta el 35º lugar, con un coeficiente de 2,25 industriales por cada 1.000 habitantes. En su conjunto, Galicia ocupaba las últimas posiciones del ranking nacional, junto con Canarias y Murcia, y seguida de Andalucía, Castilla la Mancha y Castilla-León.

Sin embargo, la verdadera distancia con respecto a la media nacional se plasma en el indicador de las cuotas satisfechas, en donde A Coruña ocupaba una modesta 22ª posición, con una cuota total de 152.605 pts, que representaba únicamente el 1,33 % del

provinciales. *Anuario de la Gran Industria de España*, Zaragoza, 1918, pp. 266-282.

³¹² Las ocho primeras posiciones las ocupaban: Barcelona = 10.807 contribuyentes; Valencia = 3.880; Madrid = 2.563; Girona = 2.308; Sevilla = 2.243; Oviedo = 2.238; Alicante = 1.589 y Burgos = 1.537. *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de*

total nacional. Pontevedra ocupaba la 25ª posición, Lugo la 39ª y Ourense la 45ª y última³¹³. En términos per cápita, A Coruña descendía hasta el 36º lugar, ocupando nuevamente las provincias de Lugo y Ourense las últimas posiciones.

El Cuadro 11 y el Cuadro 12 muestra el peso absoluto de la industria en el conjunto de la economía de la ciudad de A Coruña, y el Cuadro 13 y Cuadro 14 muestran su importancia relativa. Su presencia era sustancialmente inferior a los sectores anteriormente analizados, tanto en volumen contributivo como en número de industriales. En 1914, los empresarios dedicados a estas tareas eran 196, una cifra superior a la de los servicios, aunque considerablemente menor a la del comercio. Satisfacían una cuota de 41.677,9 pts, lo que representaba el 13,1 % y el 24,1 %, respectivamente.

3.6.1. El impacto de la guerra mundial en la industria coruñesa

La evolución del sector industrial no fue independiente de los factores que determinaron el comportamiento de la economía urbana en su conjunto. No obstante, las fases de auge y de contracción industrial aparecen menos acentuados. En ningún momento la industria experimentó un crecimiento que permita conjeturar un verdadero auge industrial, pero tampoco padeció períodos de estancamiento que desembocasen en fuertes depresiones industriales. El período más crítico lo vivió el sector durante la guerra y, posteriormente, tras el desencadenamiento de la crisis de los años treinta.

Entre 1914 y 1919 se detecta una caída de las actividades industriales (aunque ésta fue algo menor que en el conjunto del sector terciario), que se fragua ya desde el segundo año de la guerra. El golpe fue más suave, pero producto de un desarrollo estructural menor. El descenso del número de industriales fue también inferior, lo que tal vez guardaba relación con el hecho de que en esta coyuntura desaparecieron

España, 1915.

³¹³ Las diez primeras posiciones las ocupaban: Barcelona = 3.987.976 pts; Valencia = 707.824; Madrid = 659.272; Girona = 496.967; Sevilla = 403.982; Cádiz = 376.189; Zaragoza = 278.515; Tarragona = 278.123; Alicante = 271.433 y Málaga = 243.865.

industrias marginales. El impacto final de la guerra sobre la industria de la ciudad fue muy distinto al de otras áreas del país, ya que apenas había tenido incidencia en un crecimiento del sector, siguiendo la tendencia de comportamiento provincial (IRS, 1921b: 106). De hecho, ocurrió todo lo contrario en la mayor parte de subsectores.

Con carácter general, descubrimos de nuevo en la actividad portuaria el germen básico de la crisis. Determinadas actividades industriales mantenían una estrecha vinculación con el puerto, por lo que resultaron muy perjudicadas por el descenso del tráfico mercantil, más que por las dificultades de exportación de manufacturas hacia el exterior³¹⁴, ya que las industrias coruñesas no tenían potencial suficiente para ser exportadoras³¹⁵. A pesar de las excepciones, la característica principal era su limitada capacidad competitiva fuera del mercado urbano, lo que guardaba una íntima concordancia con el minifundismo industrial al que se ha aludido en otro momento³¹⁶.

Por otra parte, la alternativa del mercado interior se vio entorpecida por un permanente problema en los transportes terrestres que impedía un más eficiente intercambio comercial, tanto de productos como de inputs, con el resto del país. Tal y como afirmaba Antonio María de Irímo, en un informe del Instituto de Reformas Sociales, “el problema planteado en España con ocasión de la guerra era, y sigue siendo en la actualidad, un problema minero y de transportes [...] La paralización parcial o total de alguna industria ha sido debida a la desaparición de gran parte de esa otra industria importantísima llamada de transportes, único medio de comunicación entre unas y otras industrias, entre las primeras materias y los talleres en que han de ser transformadas” (IRS, 1919a, 2: 233).

³¹⁴ IRS (1914: 130). *Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the Year 1914*, p. 5.

³¹⁵ Según el Catálogo de exportadores españoles del año 1914, en A Coruña sólo figuraba un exportador (López y Sánchez), mientras en toda la provincia totalizaban seis, incluido el anterior. Ministerio de Estado (1914), *Catálogo de exportadores españoles*, Madrid, 3ª ed.

³¹⁶ Toda economía urbana es una economía abierta, cuya especialización productiva constituye una de las condiciones para su desarrollo. Esta especialización implica que parte de las actividades de una ciudad han de exportar bienes y/o servicios, ya que compiten con otras zonas urbanas por una determinada cuota de mercado. Dicha exportación no implica, sin embargo, que una zona urbana sea autosuficiente, sino que, para reforzar su producción, ha de abastecerse de unas materias primas y éstas han de importarse. Asimismo han de adquirirse aquellos otros bienes y servicios que la ciudad no es capaz de producir como consecuencia de su especialización (Goodall, 1975: 61).

3.6.2. Las principales actividades industriales y estructura del sector

Para comenzar el análisis de las actividades industriales se puede utilizar la norma de clasificación de las industrias establecido por la propia contribución industrial. Pero ésta presenta problemas de comparación cronológica, debido a los cambios de las pautas clasificatorias. Por este motivo, se ha elaborado una clasificación sobre la base de otros criterios que permitan la confección de determinados subsectores industriales y que, además, nos presenta un mayor nivel de agregación. En consecuencia, se ha partido del esquema elaborado por Nadal (1987b: 51-58) para la industria española.

En Nadal y Catalán (1994), se insiste en que la historia industrial en boga hace dos décadas atendía a los sectores líderes y se presentaba con virtudes taumatúrgicas. Sin embargo, la historia industrial contemporánea presta una mayor atención a los sectores no líderes. En el caso de A Coruña esta estrategia se revela especialmente pertinente, dada la menor presencia comparada de los sectores que ejercieron una función de liderazgo en el proceso de industrialización español.

La nueva dimensión de la historiografía industrial española descansa en sectores concretos. Uno de sus pilares es el **sector alimentario**. Hasta la Guerra Civil era la actividad fabril más extendida en España. Este sector ha reunido algunos de los estigmas del paradigma historiográfico español al uso hasta fechas recientes, según el cual se desacreditaba a los sectores considerados no líderes, caracterizados por la permanencia de rasgos tradicionales. Dicha persistencia les aproximaba a las habituales calificaciones de atraso e inmovilismo frecuentes en la caracterización de la mayor parte de la industria nacional (Parejo y Zambrana, 1994).

CUADRO 31. DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL CORUÑÉS SEGÚN LAS CUOTAS DE LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL, 1914-1935

	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Granos	2,49	4,17	3,34	3,65	3,34	4,19	6,91	8,16	12,21	9,84	13,74	9,65	9,38	11,90	9,38
Aceitunas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Molidos	2,49	4,17	3,34	3,65	3,34	4,19	6,91	8,16	12,21	9,84	13,74	9,65	9,38	11,90	9,38
Destilados	1,03	0,96	0,96	0,96	1,08	1,08	1,54	1,80	4,86	4,84	4,82	4,48	4,02	4,02	4,02
Conservas	7,65	4,97	4,46	5,23	5,02	5,10	8,18	8,84	9,83	16,32	13,14	14,01	12,54	12,12	11,51
Compuestos	4,98	4,40	3,61	3,23	3,74	4,24	6,10	6,30	8,13	11,35	9,86	12,50	14,15	15,54	14,88
(1)	16,15	14,49	12,37	13,07	12,89	14,61	22,73	25,10	35,03	42,35	41,56	40,64	40,08	43,58	39,78
(2)	0,04	0	0,17	0,17	0,17	0,17	0,41	0,57	1,74	0,16	4,57	2,11	0,79	2,23	1,14
(3)	4,29	5,94	4,58	5,11	4,30	7,29	16,11	13,89	18,46	21,30	12,98	16,75	9,64	13,88	14,76
(4)	4,70	4,46	4,76	5,15	4,87	4,26	6,41	7,03	11,01	10,74	4,22	7,30	7,55	7,57	8,49
(5)	6,13	5,56	5,00	5,51	4,57	6,50	7,83	9,69	13,13	14,16	12,51	13,34	14,66	15,05	14,87
(6)	0,06	0,28	0,28	0,28	0,28	0,06	0,33	0,58	1,04	1,14	1,83	2,52	3,76	3,76	4,20
(7)	6,39	6,37	6,01	5,46	6,39	6,56	13,01	10,02	15,10	18,73	16,66	16,79	17,59	19,60	17,69
(8)	0	0,56	0	0,56	0	0,56	1,37	0,47	1,76	0,89	0,20	3,31	0,16	3,31	0,16
(9)	3,93	1,81	3,69	1,29	3,72	1,33	2,00	2,77	2,66	12,29	1,71	2,98	11,09	2,85	11,23
Total	41,68	39,46	36,85	36,59	37,18	41,34	70,20	70,13	99,93	121,77	96,24	105,74	105,32	111,83	112,33

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC. (1) Alimenticias. (2) Textiles. (3) Metalúrgicas. (4) Químicas. (5) Papel-Artes Gráficas. (6) Cerámica-vidrio-cal. (7) Madera-corcho. (8) Cuero-calzado. (9) Diversas.

CUADRO 32. DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL CORUÑÉS (EN PORCENTAJE SOBRE CUOTAS), 1914-1935

	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Granos	6,0	10,6	9,1	10,0	9,0	10,1	9,8	11,6	12,2	8,1	14,3	9,1	8,9	10,6	8,3
Aceitunas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Molidos	6,0	10,6	9,1	10,0	9,0	10,1	9,8	11,6	12,2	8,1	14,3	9,1	8,9	10,6	8,3
Destilados	2,5	2,4	2,6	2,6	2,9	2,6	2,2	2,6	4,9	4,0	5,0	4,2	3,8	3,6	3,6
Conservas	18,4	12,6	12,1	14,3	13,5	12,3	11,7	12,6	9,8	13,4	13,7	13,3	11,9	10,8	10,2
Compuestos	11,9	11,1	9,8	8,8	10,0	10,3	8,7	9,0	8,1	9,3	10,2	11,8	13,4	13,9	13,2
(1)	38,7	36,7	33,6	35,7	34,7	35,3	32,4	35,8	35,1	34,8	43,2	38,4	38,1	39,0	35,4
(2)	0,1	0,0	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,8	1,7	0,1	4,7	2,0	0,8	2,0	1,0
(3)	10,3	15,1	12,4	14,0	11,6	17,6	23,0	19,8	18,5	17,5	13,5	15,8	9,1	12,4	13,1
(4)	11,3	11,3	12,9	14,1	13,1	10,3	9,1	10,0	11,0	8,8	4,4	6,9	7,2	6,8	7,6
(5)	14,7	14,1	13,6	15,0	12,3	15,7	11,2	13,8	13,1	11,6	13,0	12,6	13,9	13,5	13,2
(6)	0,1	0,7	0,8	0,8	0,7	0,1	0,5	0,8	1,0	0,9	1,9	2,4	3,6	3,4	3,7
(7)	15,3	16,1	16,3	14,9	17,2	15,9	18,5	14,3	15,1	15,4	17,3	15,9	16,7	17,5	15,8
(8)	0,0	1,4	0,0	1,5	0,0	1,4	2,0	0,7	1,8	0,7	0,2	3,1	0,2	3,0	0,1
(9)	9,4	4,6	10,0	3,5	10,0	3,2	2,8	4,0	2,7	10,1	1,8	2,8	10,5	2,5	10,0
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 33. DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL CORUÑÉS (EN NÚMERO DE CONTRIBUYENTES), 1914-1935

	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Granos	28	47	37	39	33	43	49	55	75	58	80	61	53	68	54
Aceitunas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Molidos	28	47	37	39	33	43	49	59	75	58	80	61	53	68	54
Destilados	5	4	4	4	5	5	5	5	8	7	7	6	4	4	4
Conservas	15	11	10	13	11	12	13	13	13	17	12	14	13	12	11
Compuestos	22	16	19	15	13	17	15	17	16	22	15	31	34	41	39
(1)	70	78	70	71	62	77	82	94	112	104	114	112	104	125	108
(2)	1	0	1	1	1	1	2	4	7	2	7	8	10	10	13
(3)	17	22	16	20	15	29	37	33	37	32	33	46	35	57	56
(4)	14	17	13	17	15	14	15	18	19	19	13	18	20	21	20
(5)	25	23	20	23	18	29	25	29	29	32	39	43	54	56	55
(6)	1	2	2	2	2	1	1	3	3	2	6	8	13	13	16
(7)	48	51	45	48	50	51	66	63	78	104	98	102	111	122	116
(8)	0	1	0	1	0	1	3	1	4	4	3	3	2	3	2
(9)	20	7	18	4	21	5	5	11	8	46	5	6	30	5	37
Total	196	201	185	187	184	208	236	256	297	345	318	346	379	412	423

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 34. DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL CORUÑÉS (EN PORCENTAJE SOBRE CONTRIBUYENTES), 1914-1935

	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Granos	14,3	23,4	20,0	20,9	17,9	20,7	20,8	21,5	25,3	16,8	25,2	17,6	14,0	16,5	12,8
Aceitunas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Molidos	14,3	23,4	20,0	20,9	17,9	20,7	20,8	23,0	25,3	16,8	25,2	17,6	14,0	16,5	12,8
Destilados	2,6	2,0	2,2	2,1	2,7	2,4	2,1	2,0	2,7	2,0	2,2	1,7	1,1	1,0	0,9
Conservas	7,7	5,5	5,4	7,0	6,0	5,8	5,5	5,1	4,4	4,9	3,8	4,0	3,4	2,9	2,6
Compuestos	11,2	8,0	10,3	8,0	7,1	8,2	6,4	6,6	5,4	6,4	4,7	9,0	9,0	10,0	9,2
(1)	35,7	38,8	37,8	38,0	33,7	37,0	34,7	36,7	37,7	30,1	35,8	32,4	27,4	30,3	25,5
(2)	0,5	0,0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	1,6	2,4	0,6	2,2	2,3	2,6	2,4	3,1
(3)	8,7	10,9	8,6	10,7	8,2	13,9	15,7	12,9	12,5	9,3	10,4	13,3	9,2	13,8	13,2
(4)	7,1	8,5	7,0	9,1	8,2	6,7	6,4	7,0	6,4	5,5	4,1	5,2	5,3	5,1	4,7
(5)	12,8	11,4	10,8	12,3	9,8	13,9	10,6	11,3	9,8	9,3	12,3	12,4	14,2	13,6	13,0
(6)	0,5	1,0	1,1	1,1	1,1	0,5	0,4	1,2	1,0	0,6	1,9	2,3	3,4	3,2	3,8
(7)	24,5	25,4	24,3	25,7	27,2	24,5	28,0	24,6	26,3	30,1	30,8	29,5	29,3	29,6	27,4
(8)	0,0	0,5	0,0	0,5	0,0	0,5	1,3	0,4	1,3	1,2	0,9	0,9	0,5	0,7	0,5
(9)	10,2	3,5	9,7	2,1	11,4	2,4	2,1	4,3	2,7	13,3	1,6	1,7	7,9	1,2	8,7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 35. INDUSTRIAS FABRILES Y TALLERES EXISTENTES EN LA PROVINCIA DE A CORUÑA EN 1913

	Nº de industriales	%	Número de fábricas o establecimientos	%	Aparatos o unidades	%
Granos	796	55,1			1.113	6,8
Aceitunas	1	0,1			2	0,0
Molidos	797	55,2			1.115	6,8
Destilados						
Conservas						
Compuestos	98	6,8			693	4,2
Alimenticias	895	61,9			1.808	11,0
Textiles	24	1,7	8	5,3	660	4,0
Metalúrgicas	50	3,5	1	0,7	58	0,4
Químicas	38	2,6	5	3,3	1.119	6,8
Papel-Artes Gráficas						
Cerámica, vidrio y cal	28	1,9			22	0,1
Madera-corcho	108	7,5	2	1,3	7.981	48,7
Cuero-calzado	95	6,6			4.253	26,0
Salto de agua y fuerza motriz			6	4,0	6	0,0
Diversas	207	14,3	129	85,4	483	3,0
Total	1.445	100	151	100	16.390	100

FUENTE: Rubio (1916: 17), según datos de la Delegación de Hacienda de A Coruña

En 1914 los sectores pautadores no eran en absoluto novedosos, proyectando experiencias históricas anteriores, que descansaban en buena medida sobre una escasa mecanización y una intensificación del factor trabajo. Por tanto, la tradición mantenía un peso nada desdeñable en los sectores de mayor presencia en la ciudad. Al inicio de la guerra europea, el número de industriales del sector alimenticio representaba el 35,7 % del total del sector, mientras sus cuotas totalizaban el 38,7 %. Por tanto, su peso en la industria urbana era ciertamente notable. Numéricamente, este subsector se hallaba distribuido con bastante homogeneidad entre los diversos tipos de actividades manufacturas que lo componían.

Si se compara con la estructura industrial provincial del año 1913, se advierte que el grado de concentración en la industria alimenticia era sustancialmente menor en la ciudad. El número de instalaciones existente en la industria de molidos era extraordinariamente elevado (55,1 % del total), debido a la fuerte dispersión de este tipo de pequeñas industrias básicas por toda la provincia. La fabricación de bebidas gaseosas y de chocolates permitían alcanzar casi el 62 % total del sector alimenticio.

El resto de la estructura industrial provincial se completaba con los sectores de

la madera y de la curtición, junto con el apartado denominado industrias diversas. Este último tenía un peso excesivamente elevado, ya que ha sido imposible desglosar sus epígrafes (Cuadro 35). Sin embargo, si consideramos el criterio de los elementos de fabricación, descubrimos que, en realidad, las más importantes fueron la madera y los curtidos, las dos industrias tradicionalmente con mayor presencia en A Coruña.

Ahora bien, el protagonismo a nivel estatal de las industrias alimenticias de la provincia era reducido. A Coruña era la 8ª provincia española en número de contribuyentes, con 974, no excesivamente alejada de la primera, Oviedo, que totalizaba 1.682 establecimientos. Pero este tipo de fabricación se hallaba distribuido de una manera bastante homogénea por el territorio español. Las 35.345 pts colocaban a la provincia en el 31º lugar, lo que demuestra la reducida escala de operaciones del conjunto del sector. Su papel era pobre, pues sólo representaba el 3,2 % de los contribuyentes, y el 0,99 % de las cuotas españolas³¹⁷.

Dentro de las industrias alimenticias, la más numerosa en la ciudad de A Coruña era la de los *molidos*, con una concentración total dentro de la moltura de granos, debido a la prácticamente nula importancia de las aceitunas en nuestra región. La molturación de granos gozaba de una gran tradición, tanto en A Coruña como en Galicia, ya que empleaba la materia prima básica para la elaboración de algunos alimentos fundamentales para la alimentación regional³¹⁸.

Pero en términos cualitativos la industria de mayor trascendencia dentro del subgrupo alimenticio era la industria de *conservas de pescado*³¹⁹. Esta industria tenía

³¹⁷ Lugo era la 18ª provincia, Pontevedra la 21ª y Ourense la 29ª. En cuanto a las cuotas, Lugo descendía al 37º lugar, Pontevedra al 42º, y Ourense al 45º y último. En términos per cápita, A Coruña ocupaba las posiciones 30ª y 40ª, con una ratio de 0,76 contribuyentes/1.000 habitantes, y de 49,32 pts/1.000 habitantes. Las demás provincias gallegas se situaban también en los últimos lugares del ranking (Lugo, 24 y 41; Ourense, 36 y 45; Pontevedra, 33 y 44). *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915. Elaboración propia.

³¹⁸ Esto explica que existiesen 864 contribuyentes en la provincia por fabricación de harinas y sémolas, que representaban el 88,7 % del total provincial, mientras sus cuotas alcanzaban el 56,3 %. A nivel nacional, su participación era del 4,2 % y 1,3 %, respectivamente, dentro del total español.

³¹⁹ La Estadística de la contribución industrial provincial no incluye la fabricación de conservas en este grupo, lo que explicará que ésta sea el segundo subsector en importancia en la ciudad, pero no en la

una larga e importante tradición en la ciudad, tanto en la forma de salazones, como la más moderna industria conservera, siendo A Coruña una de las pioneras a nivel nacional en este tipo de fabricación³²⁰. En 1914, el número de fábricas conserveras suponía sólo el 7,7 % del total de la industria coruñesa, pero sus cuotas se elevaban hasta el 18,4 %.

El sector conservero formaba parte del complejo marítimo-pesquero que, junto a la comercialización de ganado vacuno, fue responsable de la “pequeña revolución industrial” de Galicia (Carmona, 2001a: 23). Su peso en A Coruña era considerablemente inferior al que tenía en el principal centro productor de España (Vigo) y menor que el que detentaban las rías del sur de Galicia. No obstante, a la altura de 1907-1908, época de despegue del sector, en el que se habían completado buena parte de sus principales innovaciones a nivel regional (Carmona, 1997, 2001a), su número era tan importante que había superado o se había situado a la par de la mayor parte de las zonas productoras del país³²¹. Al inicio de la guerra, Galicia se situaba a la

provincia. Por su parte, la fabricación de conservas vegetales carecía de importancia en la provincia de A Coruña (IRS, 1919a, 2: 218), en tanto que la producción moderna de quesos y otros derivados lácteos apenas se había desarrollado hasta los años veinte. Martínez López (1991) atribuye a problemas de oferta y de demanda la falta de desarrollo de este último subsector. La producción industrial de leche (sobre todo, de ganado bovino) era muy escasa. Se trataba de un sector artesanal, preindustrial y de producción doméstica, afectado por la rémora heredada de la supervivencia del sistema foral y el policultivo de subsistencia, que mostraba un proceso de especialización a nivel local, en las zonas periurbanas o en las zonas circundantes a las líneas férreas, como era el caso de la comarca en torno al ferrocarril A Coruña-Lugo (Oza, Teixeiro, Guitiriz). Por otro lado, el crecimiento de la demanda se veía entorpecido por una población excesivamente agraria, anclada en el autoconsumo, con una población urbana que se abastecía por medio de sistemas tradicionales, no industriales, y con una desarticulación del espacio económico gallego y una deficiente comunicación con el mercado peninsular. El mercado de la leche era prácticamente inexistente, existiendo sólo un consumo urbano alrededor de los pueblos y las ciudades, con un único y reducido centro de pasteurización en Curtis. Con todo, entre 1924-1933 se desarrolló un “apreciable esfuerzo modernizador”, con un aumento de la producción de leche y un aumento de los rendimientos medios, a un ritmo mayor que en el conjunto de España (Martínez López, 1991: 9-11, 15-18, 34-38).

³²⁰ En ese tiempo todavía existía la fabricación tradicional de escabeches, ahumados, secados y salazones de pescado. La moderna industria conservera es heredera directa de una de estas industrias tradicionales, la salazón de sardina, elaboración ésta que todavía mantenía un fuerte peso en los veinte últimos años del siglo XIX (Carmona, 1994, pp. 127-128).

³²¹ *Vid.* Ozalla (1911: 15). Desde esa fecha y hasta 1928, la industria entró en una fase de estabilización (Carmona, 1994: 145), con la excepción de los años 1909-1913, en los que la sardina desapareció de las costas gallegas, ocasionando en esos años una disminución del número de trañas y de tarrafas que operaban en A Coruña, así como una caída de la actividad productiva de las fábricas de conserva, salazón y escabeche (Rubio, 1916: 16).

cabeza en todas las modalidades de la pesca moderna española, y la industria conservera “a pesar de algunas dificultades iniciales en el suministro de hojalata que limitaron su producción”, vivió durante la guerra un período de “fuerte acumulación de beneficios” (Carmona, 2001a: 23).

En torno al denominado Golfo Ártabro se constituía el principal centro productor de la provincia, con A Coruña a la cabeza. Según Carmona (1985: 186-187) el Golfo Ártabro mostraba un número de fábricas similar al de las rías de Noia y Pontevedra y superior al de las rías del norte de la provincia de Lugo³²².

En términos exclusivamente productivos, la contienda tuvo un impacto negativo sobre el conjunto del sector en la provincia. Su estrecha dependencia del sector pesquero como suministrador de la materia prima principal afectó directamente a la producción conservera. La guerra perjudicó notablemente, y en varios frentes, a la industria pesquera coruñesa. En primer lugar, la pesca de altura, uno de los sectores más intensivos en consumo de energía en la provincia, padeció enormes dificultades para el abastecimiento de carbón extranjero, del que habitualmente se surtía³²³. En segundo lugar, la pesca durante esos años experimentó una caída, provocando la consiguiente escasez de la materia prima básica (Carmona, 1990b: 37).

En otro frente, el tráfico portuario se resintió como consecuencia del conflicto y esto motivó una disminución de las salidas. Pero el problema fue principalmente de oferta. Las dificultades para la obtención de insumos fuera del mercado urbano se multiplicaron y su precio se encareció notablemente. Los más afectados fueron los tres inputs más complicados de adquirir, el estaño, la hojalata y el aceite, principal cuello de botella para la expansión del sector, en un momento en que el competidor más duro, Portugal, no tuvo los mismos problemas de aprovisionamiento³²⁴; pero también se

³²² En 1908 existían 6 fábricas en el Golfo Ártabro (en torno al 5 % del total regional y al 3 % del total nacional), con una producción total de 867 tms, que representaban aproximadamente el 4,2 % de la producción gallega y el 2,5 % de la producción española. Por detrás de esta zona se encontraban la ría de Arousa y la de Pontevedra, y en cuarto lugar el área de A Coruña (Carmona, 1985: 186-187).

³²³ *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, vol. II, 1915, p. 120. IRS (1916: 105).

³²⁴ Carmona (1990b: 37). Inicialmente de importación, pero andando el conflicto estos inputs pasaron a

vieron afectados los vinagres, las maderas para envase, e incluso la propia pesca, debido a la creciente demanda de pescado en fresco para el interior peninsular³²⁵.

Por otro lado, una de las características más sobresalientes de la industria conservera era su manifiesta propensión exportadora³²⁶. Esta orientación se vio perjudicada por las dificultades del mercado internacional en los años centrales de la guerra. En una primera fase, 1914-1915, la producción y las exportaciones disminuyeron, perjudicadas por el reajuste del mercado mundial, los obstáculos en los transportes marítimos (exterior y cabotaje) y los problemas de los transportes terrestres, el encarecimiento y falta de disponibilidad de inputs, la presencia en el mercado de nuevos competidores (Portugal), etc. Pasada la primera etapa de adaptación, el sector normalizó la producción, que experimentó un importante aumento del tonelaje manufacturado en 1916 y 1917. Aunque éste disminuyó nuevamente en 1918 y 1919, resultó muy favorecido por el incremento de los precios, tanto en el mercado internacional como en el mercado doméstico (Carmona, 1990b: 36-38).

ser de fabricación nacional (IRS, 1916: 105). La hojalata tuvo una especial incidencia, pues representaba más del 30 % del valor total de una caja de sardinas. Aunque las fábricas españolas intensificaron su producción, continuaba existiendo un déficit de aproximadamente un 25 % (IRS, 1919a, 2: 138). Carmona (1994: 146-147) señala que, a pesar de todo, la subida del precio de la hojalata repercutió relativamente tarde, ya que "las buenas expectativas causadas por la excelente costera de 1913 y las dudas sobre la continuidad del régimen de admisiones temporales inaugurado para la hojalata en 1909, habían inducido a los conserveros [...] a acumular stocks". Las poco afortunadas costeras de 1914 y 1915 no agotaron los stocks de muchas empresas, con lo que las necesidades estuvieron cubiertas hasta mediados de 1916. El problema se planteó en 1917, cuando Inglaterra prohibió la exportación de hojalata, pero éste se solventó rápidamente, con la firma de un cupo de importación de 300 tms con este país. Junto con otra partida similar negociada con Estados Unidos, las importaciones totales se situaron al nivel de preguerra.

³²⁵ IRS (1919a, 2: 222). Entre 1914 y 1918, los precios de los inputs (sardina, aceite, sal, plomo) se duplicaron. Pero la subida del precio de la hojalata fue espectacular, ya que pasó de 18 pts la caja de 40 kgs (112 hojas) a 140,5 pts. El precio del estaño, por su parte, se incrementó de 400 pts/1.000 kgs a 3.000, y el carbón de 45/1.000 kgs a 200 (IRS, 1919a, 2: 138).

³²⁶ Carmona (2001a: 24). Antes de la guerra los principales mercados consumidores de las conservas gallegas eran, por este orden, Francia, Argentina, Alemania, Cuba, Inglaterra, Italia, Chile, Filipinas, Bélgica, Rusia y los Países escandinavos. El éxito en uno de sus destinos preferentes, Latinoamérica, se debió en parte a la apertura de mercados que posibilitó la red de comerciantes gallegos establecidos en el siglo XIX en esos países (Carmona, 1992). Pero sobrevino el conflicto, y la exportación quedó reducida a Francia, Argentina, Cuba, Inglaterra, Italia y Estados Unidos. Las dos terceras partes de la producción se exportaban a Burdeos, Hamburgo, Repúblicas del Centro y Sur de América y a algunos puntos del Asia. Pero Francia no sólo era el mercado más importante, antes y durante la guerra, sino que desde sus puertos se reexpedían elevadas cantidades de conservas gallegas con destino a otros países europeos (IRS, 1914: 93; 1919a, 2: 137).

Sobre el sector también influyeron factores de demanda. El bloqueo de los transportes entorpeció el suministro de la producción a los clientes, pertenecientes, en su mayor parte, a las naciones beligerantes. Tal circunstancia obligó a suspender el envío de pedidos hechos con anterioridad al conflicto, y a conservar almacenada una producción ya envasada y marcada para el destinatario. Inicialmente, esto no constituyó un estorbo insalvable, dada la elevación de los precios del producto (IRS, 1914: 92). En cambio, si incidieron con mayor fuerza los escollos para cobrar los pedidos, ante las trabas para reintegrar los giros, especialmente con las naciones en guerra³²⁷. La crisis de las entidades financieras, tanto en España como en el extranjero (Bernis, 1923: 95; García Delgado, 1983b: 540) y la puesta en vigor de la Ley de moratorias en Europa imposibilitaba el cobro, mermando el capital circulante de los conserveros. Los problemas monetarios constituyeron un obstáculo añadido, debido a las fluctuaciones en los tipos de cambio³²⁸. Estos factores mostraban signos de mayor gravedad en la provincia de Pontevedra (IRS, 1914: 93).

Entre finales de 1914 y 1915 la situación experimentó una mejoría, gracias a que las conservas eran artículo de primera necesidad en tiempo de guerra, lo que consolidó su demanda en Europa³²⁹. También ayudó el crecimiento de la producción de salazones, cuya demanda era fundamentalmente nacional³³⁰. Esta se vio favorecida por el elevado precio del bacalao y por el cese casi total de sus importaciones, que de ese modo dejó de ofrecerle competencia³³¹, aun cuando estas industrias tuviesen un carácter bastante intermitente (Muñoz Abeledo, 2002: 88).

³²⁷ *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, vol. II, 1915, pp. 120-121. IRS (1916: 105).

³²⁸ Desde 1913 el mercado español sufrió los efectos de la carestía del dinero y de las restricciones monetarias, lo mismo que las plazas extranjeras. *Anuario de la Bolsa, del Comercio y de la Banca para 1914*, Madrid, 1914. Además, las sucursales del Banco de España no admitían a la par giros o cheques sobre el extranjero, aceptando las letras comerciales solamente al cobro, cuando poco antes las habían admitido a su presentación. Los bancos locales también redujeron los créditos reconocidos. La respuesta de los empresarios fue la reducción de sus plantillas y de los salarios (IRS, 1914: 92-94). *Informe-resumen leído en la Junta de Señores Accionistas de la sucursal del Banco de España en La Coruña*, 7 de febrero de 1915.

³²⁹ *El "modus vivendi" con Francia y las industrias conserveras (Informe al Ministro de Estado)*, La Coruña, 1922, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, p. 216.

Como epílogo, la guerra permitió consolidar un proceso de integración vertical, que posibilitó la adquisición de barcos, el establecimiento de talleres de fabricación de envases de madera, de llaves, desestañado de los recortes de hojalata, aprovechamiento de residuos, astilleros, etc. Y, por otro lado, impulsó la ampliación de áreas de pesca y de localización de las fábricas (Carmona, 2001a: 23).

Todo lo contrario le ocurrió a la industria de la *molturación*, que experimentó un auge durante la guerra, como resultado de que el mercado de su producción se encontraba en el área urbana³³². La industria molturadora coruñesa, en general, adolecía de algunos defectos estructurales, hipotecada por una demanda local que no justificaba suficientemente una inversión que modernizase el sector. A pesar de su importancia numérica, lo que más abundaban eran fábricas o pequeños talleres que operaban con un par de piedras, teniendo en muchos casos una vida y unos resultados económicos bastante precarios. La producción con frecuencia resultaba insuficiente para atender la demanda urbana, teniendo que recurrir a la importación, vía cabotaje o vía ferrocarril (Rivas Moreno, 1916: vii). Los procedimientos para la obtención de la harina variaban, utilizándose diferentes aparatos para moler los trigos y para clasificar sus harinas³³³. Pero la mayoría de las fábricas estaban movidas por energía hidráulica³³⁴, y para cuando se empezó a generalizar la utilización de energía eléctrica en la ciudad fueron pocos los establecimientos que adoptaron esta fuente de energía, lo que se tradujo en la producción de una harina de baja calidad (IRS, 1919a: 223).

Llegada la guerra, en la provincia de A Coruña no existía prácticamente ninguna

³³⁰ Aun cuando este subsector había perdido posiciones antes de la guerra (Ozalla, 1911: 17).

³³¹ Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cl.

³³² La industria harinera española experimentó un importante crecimiento durante las dos primeras décadas del siglo XX, centrado en dos momentos principalmente, los primeros años del siglo y la guerra europea. A partir de estos años, la molinería del interior ganó posiciones, mientras que la del litoral se resintió como consecuencia de la fuerte reducción de las importaciones de grano y la imposibilidad de admisiones temporales de cereales (Germán, 1999: 7).

³³³ *Memorias presentadas por los Ingenieros industriales de la Investigación de la Hacienda Pública, La Gaceta de Madrid*, 12 de abril de 1900, p. 220.

³³⁴ En estos años ya estaba generalizado el uso de los molinos austrohúngaros, cuyos antecedentes databan de 1881, cuando se instalaron las primeras fábricas en Barcelona, Zaragoza y Palma de Mallorca

empresa propiamente dicha de fabricación de harinas³³⁵. Los establecimientos se reducían a pequeños molinos dedicados a la molienda del trigo y maíz del país. De todos modos, este subsector contribuyó a la inflación general de las subsistencias, porque el precio de la harina pasó de 40 pts en 1914 a 75 en 1917, como consecuencia de tener que importar parcialmente las materias primas, lo que produjo evidentes perjuicios a la fabricación del pan³³⁶.

La otra industria alimenticia de importancia era la de los *compuestos*. Aquí se incluye una relativa variedad de fábricas (de chocolates, bombones, galletas, etc.), todas ellas industrias con un número y unas cuotas similares, pero importantes. Algunas eran industrias modernas, que incorporaban medios técnicos avanzados, con una calidad de sus productos aceptable, caso de las pastas para sopas. Estas tenían un mercado acreditado en el extranjero, si bien limitado a las últimas posesiones españolas en Ultramar. Con la pérdida de los restos del Imperio, la demanda cayó en picado, quedando reducida al estricto marco regional. No obstante, siguieron existiendo algunas instalaciones con modernos medios de producción.

Se puede caracterizar en parecida línea a las fábricas de chocolate, empresas a las que la pérdida de las colonias obligó a limitar su mercado al noroeste peninsular³³⁷. La guerra apenas tuvo impacto sobre estas empresas, excepto por un encarecimiento del precio de sus materias primas (IRS, 1919a, 2: 223). Su número era, sin embargo, importante. Sobresalía la fábrica de chocolate y pastas para sopa de *Viuda e Hija de Francisco Leal*, establecida originariamente en el año 1876. Su producción anual era unos 150.000 paquetes de chocolate y 30.000 arrobas de pasta. En la producción de

(Nadal, 1987b: 49).

³³⁵ Por esas fechas, Galicia ocupaba la penúltima posición en capacidad productiva harinera (Germán, 1999: 8).

³³⁶ IRS (1919a, 2: 139-140, 223). El establecimiento más importante era La Cilíndrica Harinera, empresa dedicada a la fabricación y explotación de harinas, que se creó en 1915, con un capital social de 100.000 pts, posteriormente ampliada en los años veinte a 173.000 pts.

³³⁷ Este era el segundo sector dentro de las industrias alimenticias a nivel provincial, con un total de 57 contribuyentes (el 5,9 % del total provincial) y unas cuotas de 7.448 pts (21,1 %). Su importancia era mayor que la de la molienda, por cuanto el porcentaje de contribuyentes sobre el total español era del 5,0 %, y sus cuotas representaban el 3,8 %. *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915. Elaboración propia.

chocolate, la empresa utilizaba el sistema alemán Lehmann, mientras en la fabricación de las pastas utilizaba el sistema francés Chaçon, además de diversa maquinaria barcelonesa, con una potencia total instalada de 10 CV. El número de operarios era de 20, obteniendo una producción orientada hacia el mercado local y regional (Rubio, 1916: 21).

Lo mismo sucedía con las aguas carbónicas, aunque, en este caso, los establecimientos eran de dimensiones mínimas, con una o dos excepciones. Este subsector padeció las secuelas de la guerra, debido a las dificultades de obtención de las materias primas. Pero también recibió el impacto fruto de las propias deficiencias que aquejaban a sus procesos productivos, una situación que se habría de acentuar todavía más una vez terminada la contienda.

Finalmente, el grupo de los *destilados* mantuvo una importancia aun menor. Se trataba de un reducido número de empresas. Las fábricas estaban constituidas básicamente por sociedades de refinado de azúcar, de pequeñas dimensiones³³⁸, y por fábricas de cervezas (dos en 1914), especialmente la empresa propiedad de José María Rivera, *La Estrella de Galicia*, fundada en 1906, que simultaneaba la fabricación de cerveza y de hielo, y se había constituido en una de las empresas más importantes del ramo de la alimentación en la ciudad (Valiña, 2000: 197).

La industria cervecera había tenido su origen a mediados del siglo XIX, aunque encontró algunas dificultades para su desenvolvimiento, debido a la tradicional demanda que existió siempre de otro tipo de bebidas (vinos)³³⁹. Esta factoría era una de las dos únicas fábricas de cerveza registradas en Galicia durante la guerra mundial,

³³⁸ La industria azucarera en A Coruña no consiguió arraigar, a pesar del *boom* que experimentó el sector a principios de siglo, como consecuencia de la pérdida colonial y del nuevo marco tributario (Ley del Impuesto del Azúcar de 1899). En Galicia se abrieron varias fábricas de azúcar de remolacha, pero se vieron pronto aquejadas de problemas de sobreproducción (Martín Rodríguez, 1994: 97). En 1904 existían dos fábricas: la *Azucarera de Padrón* (provincia de A Coruña) y la *Azucarera Gallega* en el municipio de Portas (provincia de Pontevedra).

³³⁹ A pesar de ello, la industria vitícola (incluyendo alcoholes y aguardientes) nunca tuvo presencia en la ciudad y en la provincia era prácticamente inexistente (Puig, 1994b).

junto con otra existente en Lاراño (Santiago), la *Cervecera Gallega*³⁴⁰. La instalación de J.M. Rivera operaba a un nivel técnico aceptable. Su producción era de 163.616 litros de cerveza en 1917 y de 168.380 en 1918, y exportaba su producción fuera incluso de los límites regionales³⁴¹. La influencia de la guerra sobre esta fabricación fue adversa, aunque de menor gravedad que en otros sectores, ya que la malta era de producción nacional, e incluso el lúpulo (que hasta entonces se importaba de Alemania o Francia) comenzó a producirse en España³⁴².

A continuación de las agroalimentarias, el segundo sector industrial en importancia era el de la **madera y corcho**, aunque en realidad estaba integrado en su práctica totalidad por el primero de ellos. Era una industria bastante desarrollada que, en algunos casos, contaba con excelentes instalaciones, y totalizaba un número bastante elevado de contribuyentes. El capital invertido en algunas instalaciones era asimismo considerable.

En España, la industria de la madera antes de la guerra tenía una cierta importancia, pero su desarrollo tecnológico era pobre. Las necesidades de consumo de madera de diferentes clases eran mucho mayores que la producción, por lo que cada año se importaban cifras elevadas de madera de Europa. Una parte importante de las entradas correspondían a tablonos para carpintería de armar y de taller, ebanistería, pavimentos y rollos para la fabricación de pasta para papel. La madera de producción nacional se utilizaba principalmente para traviesas, entibado de las minas y tablazón general, consumiéndose grandes cantidades en la fabricación de cajonería para la

³⁴⁰ Se ha localizado otra fábrica de cerveza en Perillo (Oleiros) denominada *Corunna Brewing Co*, fundada en 1910 por la familia inglesa vinculada a la empresa de abastecimiento del servicio de aguada al puerto, *Hijos de Thomas Guyatt*. Toda la planta y la maquinaria fueron adquiridas en Gran Bretaña, siendo posteriormente ampliada en 1913 (Martínez López *et al.*, 2004).

³⁴¹ A pesar de todo, a nivel nacional, su cuota de mercado era reducida, pues sus cifras de producción la situaban en 1917 en el 22º lugar de un total de 45 empresas cerveceras registradas, con un porcentaje de apenas el 0,6 % de la producción total. *Anuario Estadístico de España*, 1917. Elaboración propia.

³⁴² IRS (1919a, 2: 142, 223). Los precios de los inputs experimentaron las siguientes subidas entre 1914 y 1918: la cebada, de 20-22 pts/100 kgs a 50 pts/100 kgs; el lúpulo de 3,50 pts/kg a 6-7 pts/kg; el carbón, de 11 pts/tm de menudo lavado a 90-100 pts/tm. Las demás materias primas auxiliares se incrementaron entre un 80 y un 150 % con relación a los precios de preguerra. El precio de venta del producto pasó de 37,50 pts/hl en 1913 a 47,50 pts/hl en 1918 (IRS, 1919a, 2: 142).

exportación de frutas y hortalizas (IRS, 1914: 28; 1916: 107).

La industria maderera coruñesa contaba con una tradición reciente en la ciudad, remontándose a finales del siglo XIX la aparición de los primeros centros fabriles de esta naturaleza. La primera fábrica importante de la que existe constancia, data de 1890, cuando *Eduardo Cervigón* instaló una serrería para la confección de envases. Por esa misma época, también se creó la fábrica propiedad de Luis Puig Marcellí, *La Progresiva*. El puerto de A Coruña se constituyó como uno de los principales puntos de salida de la producción autóctona, junto con los de Vigo, Vilagarcía y Noia, que canalizaban la exportación y el tráfico de cabotaje de la provincia más potente en el sector maderero, la de Pontevedra³⁴³. El tipo de producto más habitual de la vertiente atlántica gallega eran los tablones de madera, y los destinos de la producción eran Alicante, Valencia, Barcelona, Málaga o Sevilla.

La más importante de las empresas del sector en la ciudad era la de *Hijos de Emilio Cervigón*, fundada en el año 1909³⁴⁴. Esta fábrica de aserrar maderas daba ocupación, por término medio, a unos 20 operarios, utilizando materias primas procedentes de Suecia y de Estados Unidos, además de las maderas de pino del país. Su capacidad de producción era de aproximadamente 1.000 m³ anuales en los diferentes trabajos que realizaba, es decir, el aserrado de las maderas para la construcción de edificios y obras de carpintería para los mismos. El mercado para su producto era mayoritariamente la propia ciudad, principalmente, y en todo caso, el resto de la región (Rubio, 1916: 20). La otra empresa destacada era la de *Hijos de B. Escudero y Cia*. Ocupaba una superficie de unos 2.000 m², con un total de 20 operarios, y una

³⁴³ Rico (2000). Según la Estadística general de la producción de los montes de utilidad pública, correspondiente al año forestal 1912-1913, elaborada por la Dirección General de Agricultura, Minas y Montes, la producción de la provincia de A Coruña era de 121.930 estéreos (medida equivalente a un metro cúbico de madera apilada), lo que la colocaba en el cuarto lugar a nivel nacional. La de Pontevedra era de 295.150 estéreos, es decir, la primera provincia española, mientras Ourense y Lugo ocupaban los puestos 21º y 32º, respectivamente. *Anuario Estadístico de España*, 1915. Destacaban las comarcas del Bajo Miño y Vilagarcía, y en la provincia de A Coruña los puertos de Camariñas, Ortigueira y Cedeira, donde el embarque de madera en rollo era la base de la actividad maderera, manteniendo junto con los aserraderos de Betanzos un intenso tráfico de balandros con A Coruña capital (Pereira, 1998: 175).

³⁴⁴ Constituida con un modesto capital social de 25.000, ampliado a 300.000 pts en 1921 y a 501.000 en 1926.

maquinaria moderna, que le permitía alcanzar una producción anual por un valor aproximado de 50.000 pts. El mercado de sus productos eran las construcciones del área metropolitana (Rubio, 1916: 20).

El impacto inicial de la guerra fue negativo sobre determinados tramos de demanda. Los más afectados fueron los talleres de confección de envases y preparación en tablas de maderas del país con destino al exterior, principalmente a la entibación en las minas del Reino Unido. El sector se vio muy influido por el aumento del precio de las importaciones, y la disminución de los envíos, sobre todo de maquinaria alemana (IRS, 1916: 108), provocada por el conflicto y por los peligros de la navegación; y también por la reducción de la demanda interna, como consecuencia de la paralización de las industrias (vinos) y sectores primarios de exportación (frutas, hortalizas) en el Levante.

La crisis de adaptación afectó también a los transportes (perjudicados por la contracción de la actividad), y a la construcción, debido a la escasez de numerario y a las dificultades para la importación de cemento y otros artículos (IRS, 1914: 108-109; 1919a, 2: 220), de manera similar a lo que ocurría en el resto del país (García Delgado, 1983b: 549). El efecto fue la disminución de las salidas hacia otros puertos del país de los productos elaborados en las fábricas coruñesas. En consecuencia, las fábricas de tablas para cajas destinadas al envase en Levante sufrieron una fuerte crisis (IRS, 1914: 29-31).

Con el desarrollo de la guerra, la coyuntura para el sector maderero y forestal provincial cambió, aunque sus efectos fueron de corta duración. El motivo, la falta de madera extranjera (IRS, 1919b: 136), y el aumento de las exportaciones, tanto por vía marítima como terrestre, hacia sectores que habían sufrido la crisis de adaptación inicial: minería del carbón, construcción naval, agricultura de exportación, etc. (IRS, 1919a, 2: 226; Pereira, 1998: 178). Además, la producción se vendía a elevados precios, tanto la madera de primera transformación, como la remitida antes de pasar por los aserradores (IRS, 1919a, 2: 219), aunque sin una transformación sustancial de su estructura industrial (Rico, 2000: 431). La carencia de combustibles que padecía el

conjunto del sector era suplida parcialmente, con cierto éxito, gracias a la utilización de los residuos de la madera en las serrerías mecánicas, en vez del carbón (IRS, 1919a, 2: 150).

Finalmente, la irregular evolución de la industria pesquera y conservera, influyó negativamente sobre un segmento concreto de la producción del sector, la confección de envases y cajones, dando lugar a una disminución relativa de ese tipo de producciones. En cualquier caso, en su conjunto, la guerra resultó beneficiosa para la industria de la madera de Galicia y de A Coruña³⁴⁵.

La industria del **papel y las artes gráficas** se vio también perjudicada por la guerra. En primer lugar, la producción de envases de hojalata litografiados, encabezada por *La Artística*. Esta fábrica se instaló inicialmente, en 1890, con unos procedimientos relativamente primitivos, y su base era la industria escabechera, subsector que experimentó un considerable crecimiento durante la guerra³⁴⁶. Posteriormente se modernizó y perfeccionó, al igual que ocurriera con otras empresas de similar naturaleza del sur de Galicia. La producción ya no se limitó a los envases para las conservas, sino que se elaboraban para toda clase de productos, llegando a producir tubos para pastas. Esta empresa llegaba incluso a comercializar su producción en el mercado nacional.

El movimiento aproximado anual de este establecimiento antes de la guerra ascendía a unas 500.000 pts. Con el estallido del conflicto llegó a alcanzar una facturación de 2.500.000 pts, aunque esta diferencia no significó un aumento real de la

³⁴⁵ El número de contribuyentes por sierras de cinta matriculados en la contribución industrial en Galicia aumentó de 114 en 1911 a 173 en 1918, con un total de centímetros de capacidad registrada total de 31.062 cms, frente a los 22.530 de siete años antes. La principal responsable de este incremento fue la provincia de A Coruña, que aumentó de 37 contribuyentes en 1911 a 77 en 1918, y de 4.341 cms a unos 12.000 cms (Rico, 2000: 434-435).

³⁴⁶ Dentro del ramo de las conservas de pescado, la producción más importante en la provincia de A Coruña era la de escabeche, cuya demanda se extendía incluso al mercado nacional (IRS, 1919a, 2: 222). Sus precios se duplicaron durante la guerra, por efecto del aumento de coste de la hojalata para los envases y de las materias de elaboración (aceites, vinagres, etc.), pero la demanda fue muy considerable. Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cl.

producción, sino únicamente una elevación en los precios de las materias primas y del producto final. En realidad, la influencia de la guerra no se notó excesivamente, dado que el ritmo de trabajo y la producción real continuó con parecida intensidad. Ahora bien, el encarecimiento de los envases manufacturados en esta fábrica representó un gran perjuicio para la industria conservera local y provincial³⁴⁷.

El comportamiento del conjunto del subsector de las artes gráficas fue bastante titubeante, al depender de la demanda de otras industrias. El factor que más negativamente influyó fue la disminución de las importaciones de productos procedentes de Alemania (IRS, 1916: 106). En cambio, la producción de la prensa periódica en el conjunto de la provincia fue mayor que antes de la guerra. Lo mismo puede afirmarse de la producción de las empresas tipográficas, cuyo aumento se debió a que muchas casas, que antes de la guerra encargaban sus trabajos en otras regiones e incluso en el extranjero, comenzaron a encargarlos en la ciudad y en la provincia. En contra jugó el fuerte encarecimiento del papel³⁴⁸.

La guerra mundial constituyó una excelente oportunidad para la **industria metalúrgica** española, en especial para los sectores exportadores. La guerra permitió un aumento de la demanda en aquellos países que no podían abastecerse en naciones como Alemania, Bélgica o Francia. Pero la producción española carecía de la potencia necesaria para hacer frente a esa demanda con la rapidez y eficacia requeridas, de modo que Estados Unidos monopolizó los suministros³⁴⁹.

³⁴⁷ IRS (1919a, 2: 213-214). Antes de la guerra, las materias primas (hojalata y tintas litográficas) procedían de Inglaterra y Alemania respectivamente. Las primeras duplicaron su coste durante el conflicto, mientras que las segundas prácticamente desaparecieron del mercado (IRS, 1919a, 2: 122).

³⁴⁸ IRS (1919a, 2: 223). Durante el período bélico, aumentó la tirada de los periódicos de mayor prestigio, como consecuencia, entre otros factores, del interés por la guerra. Este incremento no compensó económicamente el aumento de los precios del papel y de las demás materias primas (en 1916 eran casi el doble que en 1914), y las dificultades para su importación. La única suministradora nacional, la Papelera Española mantuvo importantes conflictos con las empresas periodísticas nacionales, debido a la resistencia de éstas a pagar los elevados precios del papel (Román Portas, 1997: 319-321). El de mayor tirada era *La Voz de Galicia*, con aproximadamente 10.000-12.000 ejemplares, seguido de *El Noroeste* (5.000-6.000), *El Ideal Gallego* (4.000-5.000). *Vid.* de Urgoiti (1983) y Román Portas (1997: 317).

³⁴⁹ IRS (1914). En general, las provincias que más acusaron la influencia de la guerra fueron las que tenían una fuerte industria metalúrgica. Sin embargo, el aumento de precios de las materias primas era

En Galicia la industria metalúrgica se encontraba escasamente desarrollada, a pesar de que existía una cierta riqueza en determinados minerales. La minería gallega, llamada riqueza secundaria por del Cueto (1922: 6) o inmensa riqueza abandonada por Peña Novo (1928c, 1929a) tenía un gran potencial de desarrollo. Se sucedieron los intentos de explotación de los minerales de hierro, especialmente los existentes en la provincia de Lugo, pero no tuvieron éxito, pues la industria se topó con algunos elementos bloqueadores de su crecimiento³⁵⁰. En cambio, en la provincia de A Coruña no eran tan frecuentes los criaderos de hierro, ni poseían la misma riqueza³⁵¹.

En todo caso, hasta la guerra se observa un crecimiento considerable en el número de concesiones mineras (del Cueto y de Irimo, 1910: 42-43). Pero este impulso fue insuficiente para apuntalar un sector sidero-metalúrgico sólido. En los casos en los que la explotación se ponía en marcha, el mineral de hierro no era aprovechado en industrias metalúrgicas, sino que se exportaba, por efecto de la excesiva dependencia del capital extranjero, la ausencia de capital gallego dispuesto a invertir y la debilidad de la demanda interna³⁵². Además, Galicia resultó perjudicada por las deficientes comunicaciones (del Cueto, 1922: 14-15).

Sin embargo, la guerra fue, en general, perjudicial para la minería gallega, toda vez que paralizó iniciativas en proyecto y algunas explotaciones, prolongándose la

una constante que afectó a prácticamente todas las provincias (Vázquez Vaamonde, 1996: 391).

³⁵⁰ Vázquez Vaamonde (1996). Según Carmona (1998: 173), la minería del hierro experimentó un auge durante los veinte años anteriores a la guerra mundial, plasmándose en la constitución de dos sociedades destinadas a la explotación de hierros ricos en fósforo, bajo la tecnología Gilchrist-Thomas. Sin embargo, la abundancia de chatarra y la puesta en explotación de nuevos yacimientos en los años de la posguerra redujeron el interés económico de esas minas, lo que provocó la decadencia de las empresas que las explotaban.

³⁵¹ Sin embargo, existían otros minerales: cobres, cuarzos auríferos, piritas arsenicales, níquel, amianto y materiales graníticos (del Cueto y de Irimo, 1910: 57, 95). Durante la guerra, funcionaron una explotación de piritita de cobre, en Cobas (Ferrol), de capital francés, aunque suspendió sus trabajos al poco tiempo de iniciada la guerra; una explotación de piritita arsenical aurífera; dos explotaciones de wolframio y estaño y una de amianto (IRS, 1919a, 2: 209). La más importante de las citadas era la empresa *Mines de Cuivre du Ferrol*, constituida en 1907, con un capital social de 5.000.000 de francos, y sede social en París. En 1909, el capital se redujo a 3.000.000, y en 1914 a 2.500.000 de francos. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1921, p. 220.

³⁵² Rivas Moreno (1916: xii), Parilla (1976), Sequeiros (1986: 14). La carencia de una infraestructura de transporte adecuada también jugó un papel muy importante. *Vid.* Gómez Martínez (2003).

crisis más allá del armisticio³⁵³. La excepción a este panorama fueron las explotaciones de ilmenita, estaño, wolframio y antimonio, localizadas en Noia, Lousame, Silleda, Carbia, Verín o Ponte Caldelas, que vivieron una etapa de esplendor, gracias al fuerte incremento de sus exportaciones con destino a los países en guerra³⁵⁴.

La provincia de A Coruña, aparentemente, ocupaba una destacada posición a nivel nacional dentro del sector metalúrgico, al igual que Pontevedra, pues los 164 contribuyentes matriculados en la contribución industrial la convertían en la 7ª provincia española (Pontevedra era la 9ª, Lugo la 32ª y Ourense la 36ª)³⁵⁵. Sin embargo, las 28.243 pts de cuota hacían descender a la provincia al 13º lugar, en tanto Pontevedra ascendía al 6º (Lugo era la 31ª y Ourense la 36ª)³⁵⁶.

Esas diferencias apuntan a un problema de inadecuado dimensionamiento de la

³⁵³ Es el caso de la empresa *Minas de Hierro de Lugo, S.A.*, constituida en A Coruña en 1913, con un capital social de 3.500.000, aunque bajo la denominación de *Minas de Hierro de Galicia, S.A.* En 1914 transformó su razón social, aumentando el capital social a 14.000.000 pts. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1921, p. 123. Durante el período bélico la sociedad sufrió pérdidas, por imposibilidad de dar inicio a su explotación. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4538. *Anuario de Sociedades Anónimas (Anuario Garci-Ceballos)*, Madrid, Año I, 1918-1919, ed. de Ilustración Financiera. Lo mismo le ocurrió más tarde a la explotación *Hullas del Coto Cortés, S.A.*, constituida en 1919 con un capital de 15.000.000 pts, para la explotación de la prolongación de la cuenca carbonífera de Villablino (León), que no pudo dar comienzo a sus operaciones durante varios años, así como a *Antracitas de Navaleo*, creada también en 1919 con un capital de 300.000 pts y a *Antracitas de Brañuelas*, en 1911 con un capital de 1.000.000 pts, aunque esta última estaba domiciliada en O Barco de Valdeorras (Ourense). *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Esta situación era frecuente en la minería gallega, tanto del carbón como del hierro, como se ha podido colegir de la lectura de diversas memorias correspondientes a varias empresas durante los años veinte y treinta. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

³⁵⁴ Del Cueto (1922: 12), Otero Pedrayo (1926: 69), Rodríguez Pérez (1989). Las dos producciones más destacadas fueron el estaño y el wolframio. En vísperas de la guerra europea, la producción española de wolframio era muy reducida, y se hallaba concentrada en las provincias de A Coruña y Pontevedra. La guerra constituyó un importante estímulo, gracias al alza de precios que provocó el aumento de la demanda, con la particularidad de que permitió la puesta en explotación de yacimientos nuevos, en la provincia de Ourense (Carmona, 2003a: 266-267): *Arnoya Mining C. Ltd*, *The Balcobo Tin Mines Ltd*, *The Spanish Tin Mines Company* o *Mines de Wolfram de Balborraz*, todas ellas domiciliadas en Londres, excepto la última, en Bruselas. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*.

³⁵⁵ En términos per cápita, la ratio era de 0,07 por cada 1.000 habitantes, la 13ª del país, mientras Pontevedra ocupaba la 11ª posición (la media española era de 0,27).

³⁵⁶ En cambio, la ratio era de 6,38 pts/1.000 habitantes, la 16ª del país, frente a las 10,96 de Pontevedra, la 9ª provincia española, alejadas ambas de la media española (65,89). La capacidad industrial total de los talleres metalúrgicos provinciales podía calcularse en unas 2.500 toneladas, pero incluyendo los talleres del Arsenal y Astilleros del Ferrol (IRS, 1919a: 2: 211).

industria a escala provincial³⁵⁷. Dos tercios de los contribuyentes (el 59,3 % de las cuotas) correspondían a empresas que eran talleres mecánicos de carpintería, ebanistería y aserrar madera, y el resto se distribuía entre diversos talleres de construcción de máquinas, de calderería, balanzas, objetos de metal, etc. Estas actividades estaban vinculadas a la construcción naval (carpintería de ribera) y a los talleres de reparación, relacionadas ambas con la actividad pesquera distribuida a lo largo de todo el litoral provincial³⁵⁸. En cambio, lo que las Estadísticas de la contribución propiamente denominaban industria metalúrgica o fábricas de fundición, forjado y estirado del hierro y otros metales no tenía ninguna presencia en la provincia³⁵⁹. Por otra parte, Galicia ocupaba posiciones muy atrasadas en el ranking de la producción siderometalúrgica, con Pontevedra en el puesto 33 en el año 1916, con 311.754 pts, y A Coruña en el 35³⁶⁰.

Lo mismo ocurrió en la capital. La industria metalúrgica local, constituida por pequeñas fundiciones de escasa proyección, demandaba poco mineral, procedente, en este caso, del norte de España. El comportamiento del sector estuvo ligado a factores endógenos. De una parte, la dinámica urbana, por cuanto, en general, sus principales demandantes eran clientes locales, en especial la construcción. Este sector sufrió una paralización en las primeras fases de la guerra que determinó la crisis de la metalurgia. De otra, el aumento de los costes empresariales, vía elevación de los precios (a causa del aumento de los fletes de transporte) del carbón español, más caro y de peor calidad que el inglés³⁶¹. Lo mismo ocurrió con otros inputs (IRS, 1914; 1916: 100). Por tanto, la industria metalúrgica quedó limitada a las reparaciones antes mencionadas y a la

³⁵⁷ Mientras los contribuyentes representaban el 3,2 % de la industria metalúrgica, las cuotas descendían al 2,3 %, lo contrario que ocurría en Pontevedra, con porcentajes del 2,7 % y del 3,6 %.

³⁵⁸ A nivel nacional tenían un peso destacado: 4,1 % de los contribuyentes y 3,9 % de las cuotas españolas para los talleres de carpintería, y 7,4 % y 3,3 % para los talleres de construcción de balanzas. Un peso que era todavía más elevado en la provincia de Pontevedra, en donde los contribuyentes por talleres de carpintería eran el 2,9 %, pero sus cuotas se elevaban al 7,3 %, mientras en los talleres de construcción de balanzas, los porcentajes se incrementaban al 6,1 % y al 10,9 %.

³⁵⁹ *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915, IRS (1916: 100), IRS (1919a, 2: 211).

³⁶⁰ *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915. En el año 1917 la situación comparativamente era todavía peor.

³⁶¹ La producción de carbón español aumentó durante la guerra, pero no fue suficiente para cubrir el descenso de las importaciones, debido a estrangulamientos en los transportes que incidieron en la distribución final del producto (García Delgado, 1983b: 546).

construcción de aquellas obras en las que el hierro constituía un componente básico (IRS, 1919b: 136). El minifundismo empresarial estaba bastante extendido y su mercado circunscrito a la provincia o como mucho a la realización de algunos trabajos en la provincia de Lugo.

El **sector químico** nacional prácticamente nació con la guerra mundial y se consolidó durante la posguerra (Carreras, 1990a: 37; Puig, 2003). A pesar de las dificultades para asegurarse el aprovisionamiento de materias primas, este sector fue uno de los más favorecidos por el cese de la competencia extranjera (Fontana y Nadal, 1980; García Delgado, 1981: 437; 1983b: 548). Galicia, en cambio, apenas participó en la industrialización química (Nogueira, 1980b: 216).

El sector químico se hallaba integrado por un grupo bastante heterogéneo de actividades. A nivel nacional, la provincia de A Coruña ocupaba una posición secundaria. Los 158 contribuyentes por contribución industrial situaban a Coruña como la 24ª provincia, mientras las restantes provincias gallegas ocupaban el vagón de cola, con Ourense en 44º lugar, Lugo el 43º y Pontevedra el 40º. El problema de la dimensión empresarial se encontraba menos acentuado en este sector, ya que en términos de cuotas las 25.540 pts colocaban a Coruña en el 18º lugar (Ourense era la 44ª, Lugo la 40ª y Pontevedra la 36ª), gracias a la existencia algunas fábricas de cierta importancia³⁶². Sin embargo, de acuerdo a la desagregación de actividades que se ha realizado, existe un elemento distorsionador, pues la fabricación de curtidos en la capital se ha separado en un grupo diferenciado, mientras que las ECI la incluían dentro del sector químico. Excluido este grupo, el sector químico se repartía entre la fabricación de productos cerámicos, la elaboración de productos químicos y la fabricación de colas y jabones³⁶³.

³⁶² La ratio relativa situaba a Coruña en el 39º lugar, con un coeficiente de 0,23 contribuyentes/1.000 habitantes (la media nacional era de 0,55), en tanto Pontevedra, Ourense y Lugo, junto con Canarias, se situaban en los cuatro últimos lugares. En cuanto a cuotas, A Coruña era la 36ª provincia.

³⁶³ *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915. La fábrica más importante era la de carburo de calcio de Cée, de capital francés, un establecimiento que disponía de 7.000 caballos de potencia, que alimentaban varios hornos eléctricos con destino a la obtención de aquel producto (IRS, 1919a, 2: 215).

La guerra tuvo un impacto inicial negativo sobre la producción química. El problema principal de la industria en la provincia era la dificultad para la adquisición de materias primas para la fabricación, y el encarecimiento de sus costes, a causa del aumento del precio de los productos de importación necesarios en la industria (IRS, 1914: 87-88). Conforme avanzaba el conflicto, los problemas se agravaron, padeciendo sus consecuencias la producción de jabón, lejía, cerillas, gas, la refinación de petróleo, etc. (IRS, 1919a, 2: 215).

Varias empresas destacaban dentro del sector. Una de ellas era la refinería de petróleo, propiedad de *Mesa, Marchesi y Cia.*, fábrica que empleaba a unos 50 operarios, y tenía instalada maquinaria bastante completa³⁶⁴. La refinería comprendía dos operaciones principales, la destilación de los petróleos brutos y la refinería propiamente dicha³⁶⁵. La materia prima fundamental era de procedencia estadounidense, importando un promedio anual de 1.250 toneladas de petróleo bruto. Su precio, coste, flete y seguro rondaba las 25 pts/100 kgs, aunque en 1913-1914 experimentó un descenso³⁶⁶.

La empresa no sufrió excesivos reveses como consecuencia del comienzo de la guerra mundial, debido a la relativa normalidad inicial del suministro de petróleo estadounidense (IRS, 1916: 101). Sin embargo, durante los años siguientes, sí atravesó dificultades, ante los inconvenientes para garantizar el aprovisionamiento de materias primas, especialmente del petróleo (IRS, 1919a, 2: 99).

Parecidos efectos tuvieron que soportar la fabricación de **gas para alumbrado y calefacción** (IRS, 1916: 101). En la provincia de A Coruña existían tres fábricas, en

³⁶⁴ Fundada en 1881, con un capital de 300.000 pts. En 1905 el capital fue ampliado a 600.000 pts.

³⁶⁵ *Memorias presentadas por los Ingenieros industriales de la Investigación de la Hacienda Pública, La Gaceta de Madrid*, 12 de abril de 1900, p. 221.

³⁶⁶ La empresa también tenía montados talleres para la fabricación de envases de petróleo, así como talleres de carpintería para la fabricación de cajas de madera, impulsados por motores de gasolina. Finalmente, funcionaban dos máquinas gemelas para la producción de hielo artificial, accionadas por motores eléctricos, que desarrollaban una potencia de 90 CV, y producían unos 1.000 kgs/hora (Rubio, 1916: 21-22). De los productos fabricados por la empresa, la gasolina y la bencina no encontraban fácil salida en el mercado, como lo demuestra la existencia de frecuentes stocks almacenados en la fábrica.

Santiago, Ferrol y en la capital (de capital inicialmente francés esta última, fue absorbida en 1917 por las *Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad*)³⁶⁷, dotadas ambas de instalaciones eléctricas movidas por fuerza hidráulica, con las que satisfacían las necesidades de sus respectivos mercados locales³⁶⁸. La primera de ellas suspendió la fabricación de fluido, mientras que la segunda continuó en funcionamiento durante la guerra, aunque redujo su producción prácticamente a la mitad (de 1.500.000 m³ en 1913 a 800.000 m³ en 1917). Las causas de este decremento fueron la escasez y encarecimiento de los elementos de fabricación (carbón, tuberías de hierro fundido, tuberías de plomo, aparatos de calefacción)³⁶⁹.

Por lo que respecta a las **industrias eléctricas**, en la provincia el sector comenzaba a atender una demanda diversificada. En España, el consumo eléctrico aumentaba a un fuerte ritmo, que Murias (1992: 190) ha estimado en torno al 8 % acumulativo para el período 1905-22 y en torno a un 10 % durante los años veinte, lo que proyectaba una duplicación cada nueve años. El cambio de siglo significó el inicio de la etapa propiamente industrial de la energía eléctrica en Galicia, gracias al surgimiento de varias pequeñas sociedades emplazadas en diversos puntos de la franja costera occidental, aunque el conjunto del sector en la región se mantuviese todavía en unos niveles muy bajos (Carmona, 1990b: 41). Las empresas más importantes eran la *Sociedad General Gallega de Electricidad* (SGGE), la *Electra Industrial Coruñesa* (EIC), la *Electra Popular de Vigo y Redondela* (EPVR) y la *Hidroeléctrica del Pindo* (Carmona, 1999: 1378; Alonso Álvarez, 2000: 29).

En el año 1917, los aproximadamente 18.000 CV de origen hidroeléctrico producidos suministraban energía a: 1. la iluminación pública y privada de las ciudades

³⁶⁷ Sin embargo, la coyuntura bélica determinó el cierre de las plantas de Santiago y Ferrol. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 413.

³⁶⁸ La industria del gas en España experimentó un desarrollo muy lento y tardío en España, como consecuencia de los elevados costes del carbón y de los bajos niveles de renta. La mayor concentración se registró en las regiones periféricas, con acceso al carbón extranjero (y más desarrolladas) (Nadal *et al.*, 2003: 86).

³⁶⁹ El precio del carbón antes de la guerra era de 25-30 pts/tm, y en 1917 aumentó hasta 140 pts/tm, haciendo "imposible la vida industrial de esta fábrica" (IRS, 1919a, 2: 215).

y pueblos; 2. la industria (en especial, la fábrica de carburo de calcio de Cée)³⁷⁰; 3. los transportes públicos (los tranvías). La contienda no tuvo especial incidencia, debido a que los costes no sufrieron variaciones significativas. La materia prima más importante, el agua, se mantuvo aproximadamente al mismo precio que antes de la guerra. Además, las empresas todavía no habían entrado en una fase de expansión y concentración, con lo que la escala de operaciones era reducida y los mercados principalmente locales. En consecuencia, las necesidades de importación de maquinaria extranjera de elevada potencia no fueron muy pronunciadas y la demanda fue atendida sin excesivas dificultades (IRS, 1919a, 2: 221; Carmona y Pena, 1989).

La empresa más importante, la *Cooperativa Eléctrica Coruñesa, S.A. (CEC)*, fundada en el año 1900, dedicada al suministro de alumbrado y fuerza motriz, con un capital de 500.000 pts (tras sucesivas ampliaciones alcanzó las 635.000 pts de capital social en 1917), exhibe unos resultados apenas perjudicados por la guerra³⁷¹. Las cifras

³⁷⁰ La *Sociedad Española de Carburos Metálicos* se constituyó en Barcelona el 19 de noviembre de 1897, con un capital de 1.000.000 pts. Su objeto social era la producción y venta de carburo de calcio. Esta empresa paulatinamente amplió sus instalaciones, hasta la puesta en funcionamiento de una planta en la localidad coruñesa de Cée. Para ello, se constituyó en A Coruña, en 1903, la empresa *Hidroeléctrica del Pindo, S.A.*, por la que se creaba una fábrica electro-química para la elaboración de carburo de calcio, con un capital de 1.200.000 pts, formada por un grupo de banqueros gallegos (Pastor, Marchesi) asociados para esta empresa con la *Sociedad Anónima de Alumbrado, Calefacción y Fuerza Motriz de La Coruña y Vigo* (Carmona, 1998: 173). Asimismo, esta empresa tenía por objeto la explotación de un salto de agua en O Pindo, en el río Xallas, para alimentar la planta. Esta sociedad comenzó a atravesar dificultades en la segunda mitad de la guerra europea, ya que frente a unos beneficios de 364.086,6 pts en 1913 y de 317.436,7 pts en 1915 (para 1914 no se dispone de datos), éstos cayeron a 29.534,1 pts en 1916 y en 1917 y 1918 no contribuyó por utilidades, lo que indica que probablemente tuvo pérdidas. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4539. Tafunell (1997). En 1930 la sociedad adquirió el control de otra empresa productora de electricidad, la *Electra del Jallas, S.A.* (un total de 825 acciones de las 1.000 que constituían el capital social), dedicada desde 1911 a la distribución de energía y luz por los pueblos cercanos a Corcubión, si bien se trataba de un negocio diferente del anterior. El control de la sociedad convirtió a *Hidroeléctrica del Pindo* en dueña de la totalidad de las concesiones existentes sobre el río Xallas. *S.A. Hidroeléctrica del Pindo. Memoria leída por el Consejo de Administración a la Junta general de señores accionistas celebrada el día 27 de Mayo de 1931*, p. 1.

³⁷¹ El volumen global de los balances anuales de la sociedad experimentó un progresivo crecimiento desde el inicio de su actividad, a un ritmo en torno al 5 % anual, acelerándose en 1916 y, sobre todo, en 1918, tras la ampliación de capital de ese año. Los beneficios durante la guerra evolucionaron del siguiente modo: 1914 = 169.504 pts; 1915 = 162.972 pts; 1916 = 165.470 pts; 1917 = 165.689 pts; 1918 = 154.817 pts; 1919 = 182.197. La estabilidad era la norma, dado que en 1911-1913 los beneficios fueron muy similares a los de 1915. La rentabilidad, sin embargo, se vio afectada por la ampliación de capital de 635.000 a 2.000.000 pts del año 1918, cayendo del 25-26 % al 5-7 % del último bienio. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1919, p. 599, 1920, p. 438, y ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4541.

globales de su balance presentan incluso una tendencia de crecimiento más acelerada que durante la preguerra. En el año 1918 el balance experimentó un incremento especialmente acusado, que coincidió con una ampliación de su capital social a 2.000.000 pts, paralela a la constitución de las *Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad (FCGE)*, filial de la CEC³⁷². Por su parte, la *SGGE*, mostró una tendencia evolutiva muy favorable durante la guerra³⁷³, con unos beneficios anuales siempre por encima de las 150.000 pts, es decir, en torno al 7-8 % del capital social³⁷⁴.

Existían también algunas instalaciones dedicadas a la fabricación de abonos químicos. Precisamente este último subsector fue el único que tuvo una evolución positiva durante la guerra mundial, a pesar de la relativa escasez de materias primas extranjeras (IRS, 1914: 87-88).

La **industria textil** en Galicia había experimentado un auge durante el siglo XVIII. Sin embargo, a partir del primer tercio del siglo XIX entró en una larga etapa de decadencia, analizada en Carmona (1990a). La evolución del sector durante el siglo XX resulta menos conocida, pero no cabe duda de que llevó una vida lánguida y difícil durante buena parte del siglo pasado, ya que los factores que habían impedido la

³⁷² El motivo de la ampliación del capital social de la CEC fue la ampliación de su cartera de valores industriales, al detentar el control de las FCGE. Esta última sociedad, junto con la EPVR, adquirió el 28 de septiembre de 1918 los activos de la extinguida *Sociedad Anónima de Alumbrado, Calefacción y Fuerza Motriz de La Coruña y Vigo* (constituida en Lyon, en el año 1906, con un capital de 1.525.000 pts), incluida la fábrica que ésta poseía en A Coruña. La creación de la FCGE respondió a la estrategia de lucha contra la competencia extraregional, puesto que pertenecía al mismo grupo empresarial que la SGGE, es decir, el de Sobrinos de José Pastor y Cia. Por tanto, todo el proceso correspondía, en realidad, a dos absorciones con las que la EPVR y el grupo de la SGGE reforzaban sus posiciones en A Coruña y Vigo. *Anuario Garciceballos (1919-1920)*, op. cit.; Carmona (1999: 1382). La *S.A. de Alumbrado, Calefacción y Fuerza Motriz* antes de su extinción tuvo un comportamiento irregular, pues sus beneficios alcanzaron las 161.079,2 pts en 1913 y 147.216,9 pts en 1914. Pero en 1915 y 1917 tuvo pérdidas y sus beneficios en 1916 fueron de sólo 18.428,8 pts. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4539.

³⁷³ Sociedad constituida inicialmente en Madrid en 1899, con un capital social de 2.000.000 pts, aunque más tarde fue registrada en A Coruña, en el año 1911. Esta empresa mostró una positiva evolución empresarial durante la guerra, ya que sus beneficios la guerra fueron casi idénticos a los de 1911-1913: 1914 = 160.304 pts; 1915 = 154.685 pts; 1916 = 165.509 pts; 1917 165.137 pts; 1918 = 162.850 pts. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, p. 600.

³⁷⁴ ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4540 y *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1920, p. 439. Respecto a la EIC, no se han podido localizar cifras de beneficios, pero entre 1914-1916 repartió dividendos del 10-11 %. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1922, p. 521.

modernización del sector en la segunda mitad del Ochocientos siguieron vigentes durante buena parte del XX. Como consecuencia, las escasas instalaciones fabriles creadas en Galicia a finales del siglo XIX sobrevivieron como pudieron (Fernández González, 2000: 44-45).

Al inicio de la guerra europea, en la provincia de A Coruña figuraban registrados por contribución industrial un total de 24 contribuyentes dedicados a las industrias textiles (34ª provincia española), que abonaron unas cuotas de 8.480 pts (20ª provincia). Los porcentajes de participación en el total nacional eran paupérrimos (0,28 % y 0,32 %) ³⁷⁵, con un sector que se hallaba muy concentrado en la producción cañamera y linera y, sobre todo, en la algodónera. Las otras provincias gallegas ocupaban posiciones todavía más bajas en el ranking.

Las más importantes industrias textiles no figuraban en la ECI, al tributar por utilidades. Son las citadas *Primera Coruñesa, S.A.* e *Hilados y Tejidos Vilasantar, S.A.*, que eran empresas de cierto relieve. Estas sociedades modernizaron sus instalaciones, hasta el punto de poseer centrales hidroeléctricas propias para el suministro de energía a sus fábricas ³⁷⁶. En general, el éxito relativo de estas dos fábricas ³⁷⁷, radicó en que se

³⁷⁵ El coeficiente de industrialización arrojaba una ratio de 0,04 contribuyentes/1.000 habitantes (la media española era de 0,40), es decir, la 36ª provincia española. Ourense, Lugo, Pontevedra y Canarias ocupaban las últimas posiciones. En términos de cuotas, A Coruña era la 26ª provincia, con una ratio de 12,53 pts/1.000 habitantes. Lugo (39ª), Pontevedra (43ª) y Ourense (44ª) se hallaban al final del ranking. *Estadística administrativa de la contribución industrial y de comercio*, 1914, en *Anuario Estadístico de España*, 1915.

³⁷⁶ El antecedente inmediato de *Hilados y Tejidos de Vilasantar* fue la empresa *La Arzuana*, aparecida en Vilasantar (Arzúa), cuyo propietario, Luciano Soler, la vendió a la familia Miranda, constituyéndose la citada sociedad anónima, dedicada a la fabricación de tejidos, con un capital social inicial de 1.500.000 pts en acciones, y domicilio social en A Coruña, en Plaza de Lugo, 13. En esta segunda fase la fábrica fue ampliada, y funcionó hasta la década de 1950 (Carmona, Espido y Lozano, 1995: 73). *Anuario de Sociedades Anónimas (Anuario Garci-Ceballos)*, Madrid, Año I, 1918-1919, ed. de Ilustración Financiera.

³⁷⁷ El 1873, el comerciante ferrolano Francisco Barcón fundó otra empresa textil en Xubia (Neda, Ferrol), que fue, junto a las citadas *Hilados y Tejidos de Vilasantar* y la *Primera Coruñesa* “uno de los restos del naufragio del otrora importante sector textil”. Posteriormente, sobre los restos de esta empresa, se constituyó otra empresa textil, la *Galicia Industrial, S.A.*, fundada en 1919, con un capital social de 1.000.000 pts (ampliados en 1928 a 3.000.000), dedicada a la fabricación de hilados y tejidos (crudos, curados y asargados) que en 1952 fue absorbida por *Dionisio Tejero, S.A.* Esta última empresa tuvo su origen en la sociedad creada por Dionisio Tejero Pérez el 22 de febrero de 1905, que fue transformada en sociedad anónima en 1952. La presidencia de ambas sociedades correspondió a Dionisio González

especializaron en la producción de géneros baratos, que era donde mejor competían con los tejidos catalanes. La prueba de esto era que a finales de siglo la demanda para sus productos iba por delante de la oferta (Carmona, Espido y Lozano, 1995: 73).

La *Primera Coruñesa* era una empresa domiciliada en A Coruña, en el antiguo Camino Nuevo (hoy Juan Flórez), con un capital social de 1.000.000 pts, dedicada a la fabricación de hilados y tejidos. En vísperas de la guerra tenía una capacidad de producción anual de unas 36.195 piezas, entre crudo, curado y trule, con un peso aproximado de unos 468.500 kgs³⁷⁸. La plantilla estaba compuesta por 360 operarios (60 hombres y 300 mujeres), que manejaban 181 telares, además de 2 máquinas de vapor, 3 batanes, 16 cardas, 6 manuales, 8 mecheras, 2 máquinas para hacer carretes y 2 de urdidos de engomar, con un total de 5.000 husos. Las materias primas (algodón en rama, fécula de patata y trementina) procedían de Estados Unidos y la fuente de energía empleada era el carbón, con un consumo medio de 5 a 6 toneladas diarias (Rubio, 1916: 21).

Inicialmente, la guerra no produjo un impacto inmediato en la industria textil provincial, y, por tanto, en los resultados de las fábricas domiciliadas en la capital (IRS, 1914: 545). A nivel nacional este sector estaba experimentando un notable despegue, en especial en Cataluña (Deu, 1988; Deu *et al.*, 2000). Sin embargo, el desarrollo inicial del conflicto introdujo numerosas distorsiones en las operaciones de la industria en la provincia de A Coruña, hasta el punto de convertirlo probablemente en el sector más afectado (IRS, 1919a, 2: 217, 233). Así lo refleja la cuenta de resultados de la Primera Coruñesa, que en 1914 arrojaba un beneficio de 56.469,2 pts (cuando en 1913 habían sido de 9.150,5 pts), incrementándose en 1915 a 195.292,6 pts, aunque desde 1916 los beneficios descendieron a 98.446,4 pts, y en 1917-19 la sociedad entró en pérdidas. Por

Tejero. Carmona (1998: 165-166). *Anuario Financiero que comprende el historial de valores públicos y de sociedades anónimas de España*, Bilbao, 1957-58, Año XLI, p. 648.

³⁷⁸ Esta fábrica fue fundada en 1873 por la sociedad *Núñez y Miranda*. Fue parcialmente destruida por un incendio en 1889, cuando empleaba a 220 mujeres a trabajo hecho, 30 hombres a jornal y otros 16 para hacer funcionar y mantener las máquinas. La reconstrucción de la fábrica se llevó a cabo inmediatamente después del siniestro, y la producción se inició de nuevo en 1891. En 1905 empleaba a casi 300 obreras y 36 operarios (Brey, 1992: 38).

su parte, *Hilados y Tejidos Vilasantar* atravesó una tesitura parecida, ya que sus resultados pasaron de unos beneficios de 41.463,2 pts en 1913 a pérdidas en 1914-15 y 1917-18³⁷⁹.

Varios factores contribuyeron a la crisis. En primer lugar, la dificultad para la obtención de algodón, como resultado de los obstáculos para su transporte desde Estados Unidos³⁸⁰. En segundo lugar, el encarecimiento y los problemas para la importación de otros inputs (colorantes, aprestos, etc.), así como de medios de producción (maquinaria, recambios), procedentes de Alemania e Inglaterra. En tercer lugar, el retraimiento de la demanda, como consecuencia de la subida de precio de los productos. Finalmente, los problemas de liquidez, fruto de la conjunción de varios factores. Por un lado, el hecho de que las condiciones de pago eran a noventa días desde la fecha de conocimiento de embarque. Por otro, el establecimiento de un seguro especial de guerra para responder a la inseguridad del transporte. Finalmente, la imposición del pago al contado en Londres o Liverpool contra entrega de documentos de embarque en América³⁸¹. Así, hacia el final de la guerra, las cuatro fábricas de hilados y tejidos de la provincia se habían visto obligadas a una labor intermitente. La producción anual antes del conflicto alcanzaba un valor que no bajaba de cinco millones de pts, mientras que en aquellos años apenas llegaba a la quinta parte (IRS, 1919a, 2: 133, 217).

³⁷⁹ La fuente consultada no ha permitido determinar la cuantía exacta de las pérdidas sufridas por ambas empresas en ese período. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4535-4541.

³⁸⁰ Por el contrario, a los fabricantes catalanes se les concedían privilegios especiales en la distribución de las balas de algodón que se importaban del extranjero, hasta el punto de convertirlos en los únicos receptores de la materia prima. En ocasiones, los productores gallegos se veían obligados a adquirir el algodón de fabricantes catalanes, con lo que éste llegaba al establecimiento industrial gallego gravado con un transporte extra, el de la fábrica catalana a la gallega, provocando un fuerte sobreprecio (IRS, 1919a, 2: 217). Hacia el final de la guerra, el abastecimiento de algodón no había mejorado de manera significativa. "Un problema de gran interés". *Boletín COCINC*, nº 21, febrero de 1918, p. 2.

³⁸¹ IRS (1916: 103). Por la vertiente de los ingresos, era difícil conseguir una aceleración de su ritmo de circulación. La compensación de los mayores gastos empresariales sólo podría haberse logrado mediante la imposición, por parte de los fabricantes, del pago al contado a los consumidores, es decir, a los comerciantes intermedios del género manufacturado. Pero esto resultaba prácticamente imposible, debido a que la operatividad de dichos comerciantes descansaba en los plazos de sesenta días concedidos para los pagos de las mercancías. Además, en las circunstancias de los primeros meses de la guerra, el comercio detallista necesitaba "más treguas que nunca para sus pagos en esta provincia, por haberse

La excepción a este panorama se encuentra en la fabricación de tintes, que contaban en la provincia con dos fábricas de una cierta importancia. Estas empresas se vieron favorecidas por el encarecimiento de los tejidos, lo que ocasionó que los consumidores recurriesen al tintado de los mismos, aun cuando la dificultad de obtener las materias colorantes anuló parcialmente aquellas ventajas (IRS, 1919a, 2: 215).

La industria de la **cerámica, vidrio y cal**, de escasa presencia en la ciudad, en realidad sólo se vio afectada por la inflación de costes. La fábrica de mayor relieve era la denominada *Hijos de B. Escudero y Cia.*, dedicada a la confección de mosaicos, losetas, pulimentos de granito, etc. Empleaba a 6 operarios, que utilizaban como materias primas el cemento y tierras de color, mediante la utilización de dos prensas hidráulicas de cinco caballos, como principal maquinaria. Su producción anual era de unas 20.000 pts, siendo el destino principal la utilización en pavimentos de los edificios de la ciudad (Rubio, 1916: 20). La guerra afectó a esta industria por la vía de la subida de los fletes, así como por la dificultad de comunicaciones con Italia, país del que se importaban considerables cantidades de mármoles y productos similares (IRS, 1919a, 2: 228).

Destacaba asimismo la fábrica de biselar, grabar y decorar cristal, propiedad de *Narciso L. Pereira*. Se trataba de un establecimiento de cierta importancia, al que la guerra perjudicó por la mayor dificultad de adquirir vidrios y cristales en las fábricas nacionales y por la imposibilidad de importarlos de Bélgica (IRS, 1919a, 2: 153, 229). Su producción anual alcanzaba aproximadamente el millón de pts. Sin embargo, aunque las condiciones y el coste de fabricación eran las mismas que antes de la guerra, los productos se vendían a doble precio en las fábricas matrices (IRS, 1919a, 2: 229).

La industria de **cuero y calzado** vivió una efímera recuperación al inicio del período bélico. Las fábricas de curtidos provinciales representaban el 57,6 % del total del sector industrial, satisfaciendo el 60,2 % de las cuotas totales. La participación

suprimido en absoluto los importantísimos y continuos giros que sus clientes (el pueblo rural) recibían de las Américas españolas" (IRS, 1914: 46-47, 545).

gallega dentro del conjunto nacional sufrió dos grandes descensos: durante los años ochenta del siglo XIX, y en la Primera Guerra Mundial, que coincidieron con la difusión de los cambios técnicos a nivel mundial (Carmona, 1990b: 29-30; Fernández Vázquez, 2002).

A la altura de la guerra, la especialización productiva de las fábricas de la provincia se concentraba en productos de escasa complejidad técnica, baja calidad y reducido valor añadido. Durante los primeros meses del conflicto, la curtición alcanzó momentos prósperos, manteniéndose la favorable coyuntura incluso durante los primeros seis meses de 1915, gracias a la fuerte demanda procedente de Francia. Pero el negocio sufrió pronto un freno repentino (IRS, 1916: 107, 111).

La crisis que había venido sufriendo el sector se agudizó. Desde mediados de 1915 las fábricas forzaron la producción en perjuicio de la calidad del producto. Además, la industria se vio muy afectada por efecto de la dificultad de recepción y por el encarecimiento de los precios de las pieles (de procedencia mayoritariamente americana), motivada por la extraordinaria elevación de los fletes, lo que repercutía en el precio final del producto³⁸². La recesión tuvo su origen también en un problema de demanda, pues muchas fábricas tuvieron que cerrar por exceso de producción, debido a que ésta era muy superior a las necesidades del país³⁸³. La producción se limitaba a suministrar curtidos para suelas corrientes y aunque suministraba a un mercado nacional, los mayores consumidores eran regionales³⁸⁴. La guerra terminó amortiguando su impacto inicial, pero la escasa modernización del sector condicionó definitivamente su futuro.

Respecto a las fábricas de calzado, la única que merece mencionarse era la de *Angel Senra Fernández*, una de las más perfeccionadas de su ramo, con producciones de

³⁸² IRS (1914: 124), *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, vol. II, 1915, p. 304.

³⁸³ *Estudios gallegos*, 20 de febrero de 1915, nº 2.

³⁸⁴ La producción de la provincia en 1917-1918 se podía estimar en torno a 3.500 cueros mensuales, que se transformaban en suelas, por procedimientos que no habían experimentado cambios significativos en los últimos cincuenta años. En cuanto a los mercados, continuaban siendo también los mismos. En primer lugar, Galicia, y a continuación Andalucía, Extremadura y Madrid (IRS, 1919a, 2: 225).

calidad, que contaba con varios establecimientos de venta en el centro de la ciudad. La empresa había sido creada en 1879, siendo ampliada en 1913, e instalada en un edificio de nueva planta construido *ex professo*, con más de 2.000 m² de superficie. Su capacidad productiva era de unos 500 pares diarios de calzado, fácilmente ampliable a 700, con varias clases de calzado. Ocupaba a 145 operarios, sin contar el personal directivo y de oficinas, que utilizaban unas 150 máquinas movidas por energía eléctrica (para lo que contaban con 4 motores eléctricos de 29 CV de fuerza). Sus materias primas consistían en suelas de procedencia gallega y pieles de fuera de la región y abastecía a todo el mercado nacional, con una pequeña exportación, gracias a que su especialidad era el calzado fino (Rubio, 1916: 20-21). En España, este tipo de fabricación experimentó un auténtico lanzamiento durante la guerra, impulsada por la creciente mecanización del sector (Nadal, 1994: 330-334; Miranda, 1998: 52-55) y el aumento de la demanda exterior. Sin embargo, en A Coruña resultó perjudicado, debido a la imposibilidad de importar pieles finas de Alemania, teniendo que recurrir a las pieles autóctonas (insuficientes), con lo que los beneficios, aunque elevados, fueron menores (IRS, 1916: 107; 1919a, 2: 147). Su principal vía de crecimiento fue la demanda militar europea, especialmente del ejército francés.

3.6.3. Localización de la industria

El espacio constituye el soporte del sistema económico urbano, no como un mero receptor, producto de una serie de procesos económicos (producción, consumo, intercambio y gestión)³⁸⁵, sino como elemento diferencial (Precado *et al.*, 1988: 179), lo que explica el interés de economistas y, sobre todo, de geógrafos en su comprensión³⁸⁶. Por ello, la idea de relacionar crecimiento urbano y localización no es nueva.

Desde Weber (1909), se admite que entre los principales elementos que favorecen la instalación de industrias en o próximas a las ciudades se encuentra un amplio conjunto de factores. Uno de los más citados en la literatura es el transporte. La

³⁸⁵ En la línea interpretativa iniciada defendida por Castells (1976).

³⁸⁶ Aunque hasta muy recientemente el estudio del espacio haya ocupado un lugar relativamente marginal

relación entre transporte, localización económica y crecimiento urbano no es unívoca. Por el contrario, se establece una relación de interdependencia y determinación mutuas entre los sistemas de transporte y la configuración urbana de cada momento histórico (Masser y Nijkamp, 1988; Giuliano y Small, 1993; Sorribes, 1997): la mejora de las infraestructuras (o la creación de otras nuevas) depende de la necesidad de modificar la accesibilidad entre zonas urbanas o de la incorporación de nuevas áreas, y la distribución de la accesibilidad determina la distribución espacial de las actividades y su intensidad de implantación (Button, 1993; Sorribes, 1997: 149). En conclusión, existe una clara influencia de la disposición espacial de las redes de transporte en la localización de actividades, en las rentas del suelo y en los movimientos intraurbanos.

3.6.3.1. Distribución de los establecimientos desordenada, pero integrada en la ciudad

La producción fabril se desarrollaba en unos espacios industriales más o menos diferenciados, predominando su presencia en las zonas de nueva ocupación, aunque el marcado carácter artesanal de muchas ramas productivas condicionaba una localización relativamente dispersa. Algunos de los factores de localización eran comunes a otros sectores (economías de escala, proximidad al mercado urbano). Pero el elemento accesibilidad, es decir, la proximidad a redes de transporte (sobre todo al puerto) tenía un peso preponderante, así como también la disponibilidad de suelo abundante y barato (Santos Ledo, 1987).

Desde principios de siglo se constata la tendencia de la industria coruñesa a concentrarse en áreas diferenciadas dentro del entramado urbano, toda vez que las instalaciones fabriles a lo largo del siglo XX en la mayor parte del mundo abandonaron los espacios centrales³⁸⁷. A pesar de que las fábricas y talleres se emplazaban dentro del propio casco urbano, existían otras empresas que se instalaron en la que entonces era la periferia, en función de diversas pautas y criterios locacionales. Santos Ledo (1987)

dentro de la teoría económica (Thisse, 1996).

³⁸⁷ Las ventajas iniciales de las localizaciones centrales se habían convertido paulatinamente en desventajas: aumento de los precios del suelo, empeoramiento progresivo de las condiciones de accesibilidad a esos sectores, creciente deseo de corregir los problemas de contaminación acústica y

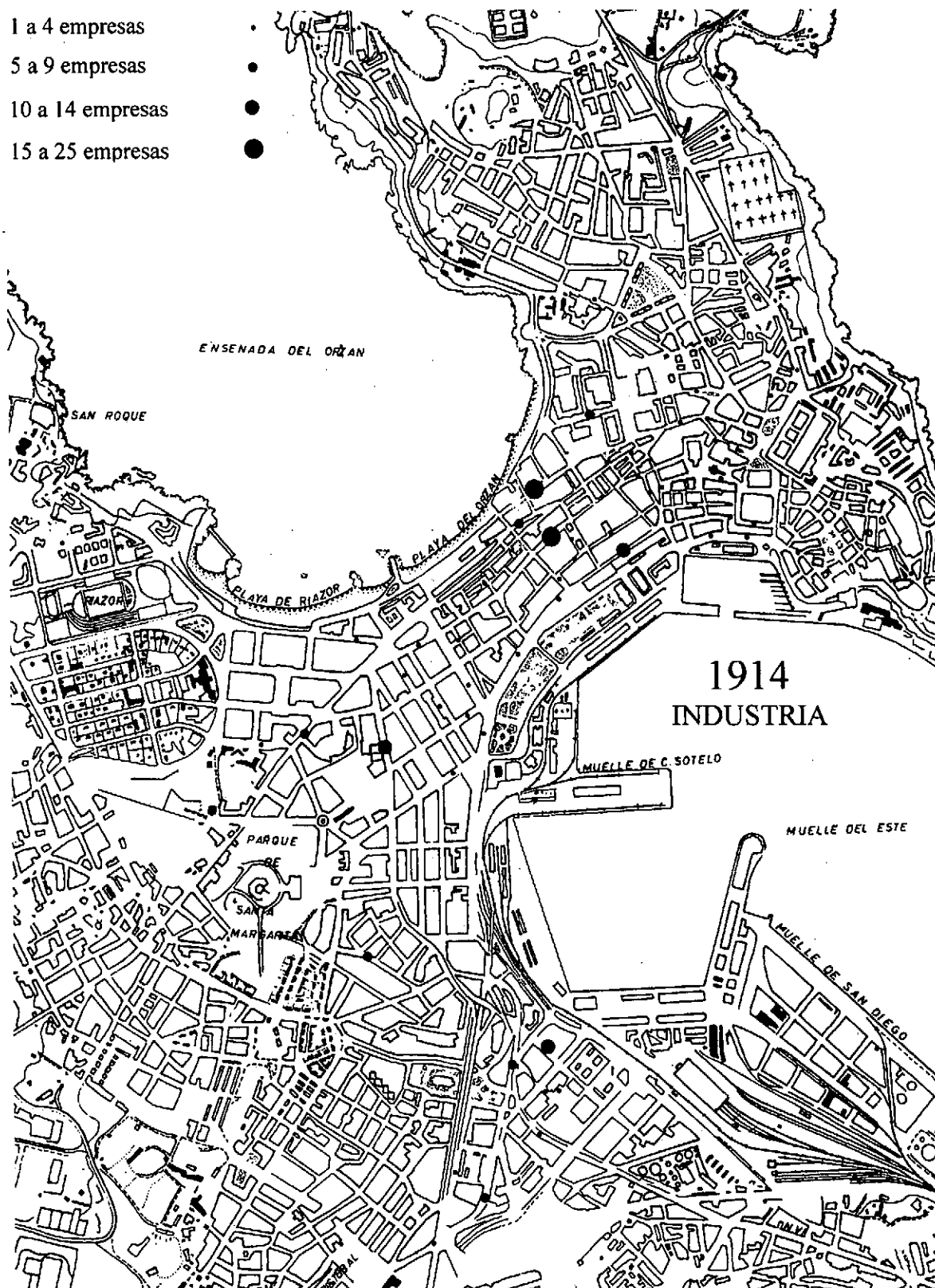
afirma que se produjo una modificación sustancial de la morfología industrial, como consecuencia de este proceso industrializador, acelerándose la industrialización en La Palloza y en Santa Lucía. En el primer caso, la localización industrial se prolongó por Cuatro Caminos hacia A Gaiteira-Monelos y el municipio de Santa María de Oza³⁸⁸. En el segundo frente, la industria se extendió hacia Riazor por la costa y por la Pescadería, y desde la Torre al antiguo Campo de la Leña, hoy Plaza de España. Pero ambas zonas no eran áreas fuertemente industrializadas, sino sólo paisajes fabriles compactos, escasamente relacionados entre sí (Ilustración 5)³⁸⁹.

ambiental, etc. (Lois, 1993: 211-212).

³⁸⁸ *Vid. La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1912.

³⁸⁹ Fuera de las dos zonas citadas existían industrias, talleres o pequeñas fábricas algunas de ellas fuera de la ciudad.

ILUSTRACIÓN 5. LOCALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA EN A CORUÑA EN EL AÑO 1914 (NÚMERO DE EMPRESAS)



Se observa, por tanto, la circunstancia de que la industrialización coruñesa siguió un proceso de progresiva instalación en zonas que inicialmente eran periferia urbana, aun cuando no se aprecia la existencia de un plan de racionalización industrial, sino que tan sólo aparecieron iniciativas individuales que, además, apenas se integraban en los Planes de Ensanche (Barreiro Fernández, 1986: 379). Las primeras zonas fabriles surgieron en el Orzán, adyacente por entonces al casco urbano, y, en general, en diferentes puntos de la Pescadería. Ahí se ubicaban la mayoría de las implantaciones comerciales e industriales, de alta demanda de espacio o necesidades específicas de infraestructura de suministros y residuos que ya por entonces se comenzaban a localizar fuera del casco urbano (González-Cebrián, 1984: 24). Pero, posteriormente, la industria se dirigió hacia la Palloza-Santa Lucía, entonces también periferia, hasta que desde mediados del siglo XX estas industrias terminaron desapareciendo, como consecuencia del proceso de crecimiento urbano y de los cambios en las pautas de localización, que exigían una amplia disponibilidad de suelo y un emplazamiento alejado de las áreas residenciales (Santos Ledo, 1987: 182).

San Andrés era la principal arteria de comunicación interior de la ciudad, conectando la Ciudad Vieja con el centro moderno, los Ensanches y las vías de salida exterior. Aunque a lo largo de esta vía se localizaban empresas predominantemente terciarias (sobre todo, comercios), también se localizaban actividades industriales y artesanales, predominando los talleres y obradores de una amplia gama de actividades, casi todos bienes de consumo con destino al mercado local.

Las calles adyacentes hacia el Orzán habían formado uno de los núcleos originarios de la industria de A Coruña. A partir de ahí, la expansión industrial posterior tomó el camino del frente costero. Por un lado, hacia Riazor y, por otro, hacia la Pescadería y la Torre, en especial en dirección al Campo de la Leña, a través de la calle del Hospital (Santos Ledo, 1987: 176). No obstante, la expansión urbana limitó el crecimiento industrial de este sector y aceleró el avance del corredor la Palloza-Santa

Lucía³⁹⁰.

El principal factor de localización de esta sección era su accesibilidad, interior y exterior. En esta calle confluían numerosas vías que conectaban las dos ensenadas, proporcionando una fluida comunicación a todo el centro. Pero también desembocaba en las principales arterias de salida. La proximidad al puerto y al mercado urbano constituyeron otros factores locacionales destacados. He aquí la razón del tendido del tranvía entre Juana de Vega y Puerta de Aires. En el caso de las actividades industriales contaban, además, con la ventaja de la disponibilidad de suelo abundante y barato (Santos Ledo, 1987).

Las otras dos zonas de mayor aglomeración de actividades económicas eran el Ensanche y el espacio intersticial entre la Ciudad Vieja y el centro de negocios moderno, espacio que en otro tiempo se encontraba separado del casco antiguo por las murallas del siglo XIX y que, tras su derribo, experimentó un considerable crecimiento, como punto de conexión con el nuevo centro y de descongestión de la trama urbana medieval. Este era un área, en conjunto, de una creciente importancia comercial, fruto de una expansión que seguía la dirección desde la Ciudad Vieja hacia el Ensanche (Miralbés *et al.*, 1984: 231). Uno de los factores de localización más importantes de este sector fue, desde siempre, su proximidad al puerto, principalmente mientras las faenas pesqueras se desarrollaron en los muelles cercanos.

Se observa que el trazado de infraestructuras de transporte urbano en A Coruña (fundamentalmente, el tranvía) siguió las líneas de difusión urbana del siglo XIX y principios del XX. El tranvía se constituyó en un importante elemento vertebrador del espacio urbano y social, al abrir nuevas vías de salida a la ciudad tradicional, mediante la prolongación de los viarios urbanos interiores (Mirás, 2001).

³⁹⁰ Para Santos Ledo (1987) no se trataba en ninguno de los dos casos de espacios fuertemente industrializados o de paisajes fabriles compactos, sino de áreas de gran extensión superficial, donde se yuxtaponían diversos usos del suelo. Además, las conexiones interindustriales de ambas zonas eran más bien escasas, siendo su crecimiento fruto de procesos autónomos.

Las primeras líneas abiertas proporcionaron accesibilidad y facilitaron los movimientos de la población a lo largo de las zonas más densamente habitadas y de mayor concentración de actividades económicas. La red de transporte urbano constituyó asimismo un factor (eso sí, secundario) de localización empresarial, visible ante todo en los casos de aquellas empresas orientadas al mercado urbano (sobre todo, las comerciales y de servicios).

En cualquier caso, en primer lugar, los desplazamientos se veían constreñidos por las escasas ventajas en términos de flexibilidad y velocidad de los tranvías de tracción animal, para una ciudad con una mancha urbana poco extensa. Y, en segundo término, el trazado se orientó en función del sentido del crecimiento urbano previo, lo que relativiza su papel como instrumento vertebrador de las pautas de localización empresarial.

Existía, no obstante, un subcentro, formado por el sector comprendido entre Cuatro Caminos, la Palloza (en el entonces barrio de Santa Lucía) y el núcleo de Monelos, que constituía un espacio predominantemente industrial, el más industrial de la ciudad a principios del siglo XX. El eje de expansión se orientaba en dirección la Palloza-Cuatro Caminos y la Palloza-A Gaiteria-Monelos, siguiendo la trayectoria marcado por el río Monelos y por la Estación de Ferrocarril³⁹¹. Destacaba la presencia de la Fábrica de Tabacos como poderoso núcleo aglutinador, y otras numerosas industrias de bienes de consumo (pesca y derivados, subsidiarias de la fabricación de tabaco, etc.), con una estructura industrial diversificada.

El derribo de las murallas de la Pescadería y el traslado del puerto pesquero hacia Santa Lucía resultó trascendental, porque intensificó el desarrollo industrial de este espacio, por entonces periférico. Los factores de localización eran la proximidad al

³⁹¹ Cercano a la estación de ferrocarril y en términos de la Gaiteria existía un muelle cubierto y un apartadero de la línea de la Compañía del Norte, en donde se realizaban las expediciones de pescado fresco al interior. *La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1912, p. 78. En realidad, existía una especie de polígono o corredor industrial que se extendía por la orilla del mar, a lo largo de las playas, desde las instalaciones de la colina de la Torre de Hércules hacia el interior, en dirección a Juan Flórez (POCOMACO, 1975: 67).

puerto pesquero y a la estación, además de una fácil salida hacia la carretera de Madrid, la disponibilidad de espacio, el río como abastecedor de energía, agua y vía de evacuación de residuos (igual que ocurría con las playas y el puerto), y su cercanía al mercado urbano (Santos Ledo, 1987: 176-178). Para aprovechar las ventajas de localización industrial, el transporte urbano siguió las líneas de crecimiento urbano, de manera que se construyó un ramal del tranvía, que conectaba con la ciudad central.

Las líneas de tranvía, que sirvieron de complemento a la expansión urbana en los lugares centrales de la ciudad, actuaron también de vehículo de conexión de la ciudad con otros puntos por entonces periféricos, pero que paulatinamente se integraron en el espacio urbano, caso de la sección Cuatro Caminos-Monelos. El tranvía, en esta ocasión, cumplió una función de transporte de la población trabajadora que se dirigía al núcleo central³⁹², y sirvió asimismo de vía de canalización de los intercambios de bienes³⁹³.

Por tanto, el transporte metropolitano actuó de manera diferente a los ramales que discurrían por el centro consolidado. Este tranvía fue uno de los factores claves en la compactación de la malla urbana, hasta entonces dividida en dos, el área central y el municipio de Santa María de Oza. Entre ambas, discurrían tres corredores de conexión, la calle de Juan Flórez (antigua carretera de Castilla o Camino Nuevo, diseñado como vía de salida y que actuaba de límite para el último Ensanche de población), la actual Avenida de Finisterre (antigua carretera de salida hacia la costa occidental de la provincia) y la vía por donde transcurría el tranvía hacia la Estación. Esta será una de las zonas de asentamiento de las viviendas del proletariado urbano, junto con zonas de creación algo más tardía, como los pequeños núcleos de las Atochas, Monte Alto, Santo Tomás, etc. (Martínez Suárez y Casabella, 1989: 15; Mirás, 2001).

En esta dirección se reforzó la instalación tanto de la población como de las

³⁹² En el municipio de Santa María de Oza vivía una gran cantidad de ciudadanos que trabajaban en las fábricas de A Coruña (Barreiro Fernández, 1986).

³⁹³ Mirás (2001). Aunque el intercambio de productos parece perder importancia con el transcurso del tiempo, pues en la segunda mitad del siglo la actividad productiva urbana adquirirá un creciente grado de

actividades, principalmente las industriales, mientras que en los otros dos corredores se multiplicó la urbanización residencial, fundamentalmente obrera, con excepción de algunos importantes establecimientos fabriles ya existentes en Juan Flórez.

Algo parecido se puede afirmar de la estructuración tranviaria en dirección norte-noroeste, es decir, en dirección al tómbolo en torno al cual se emplaza la Torre de Hércules, asiento de un área por entonces todavía en sus primeras fases de formación, y que con el tiempo se convirtió en un populoso barrio. No ocurrió, sin embargo, lo mismo con el tranvía que servía al casco antiguo, sometido a sucesivas aperturas y cierres, debido al escaso tráfico que generaba una zona en lenta pero continua regresión demográfica durante el siglo XX.

El 1 de octubre de 1913 tuvo lugar un hecho que influyó de manera decisiva en la integración del espacio urbano: la inauguración oficial de la primera línea de tranvía con tendido eléctrico³⁹⁴. Para mayo de 1921 se había electrificado ya la totalidad del servicio. Se cerró así una red urbana sólidamente asentada, que se mantuvo hasta que la crisis de los años treinta impulsó la sustitución posterior de los tranvías por los trolebuses³⁹⁵.

extraversión, especialmente tras la creación del Polo de Desarrollo, a comienzos de los años sesenta.

³⁹⁴ La explotación se había iniciado en 1903, con la inauguración del tramo Puerta Real-Estación de Ferrocarril, movido por tracción animal. Su llegada fue tardía en A Coruña, en comparación al entorno occidental. Dado que la cronología de los tranvías movidos por tracción animal en el mundo se prolonga entre aproximadamente 1860 y 1890, los primeros tranvías siguieron un patrón cronológico atrasado en relación con las ciudades occidentales (Schmucki, 2003: 99). El primer tranvía de estas características circuló en Nueva York en 1832, y la innovación se extendió rápidamente (McKay, 1976: 14; Bairoch, 1988: 281). El retraso fue menor con respecto al resto de España, en donde, aunque el primer tranvía en circular lo hizo en Madrid en 1871, y en Barcelona en 1872, durante los años siguientes, este medio de transporte se generalizó de manera progresiva pero más lenta a lo largo del país. De hecho, A Coruña fue la segunda ciudad gallega en adoptar este medio de transporte, después de Pontevedra-Marín (Martínez López y Piñeiro, 2001), y antes de la Guerra Civil un total de 28 ciudades habían empezado a introducir sus tendidos tranviarios (Valenzuela, 1973: 8 y ss.; López Gómez, 1983: 29 y ss.). Para mayo de 1921 la totalidad de la red se hallaba electrificada, pero de nuevo con retraso respecto a otros países europeos, en donde la electrificación había tenido lugar entre 1890 y 1914 (Schmucki, 2003: 99).

³⁹⁵ Martínez López y Piñeiro (1998: 9). El primer trolebús comenzó a circular en A Coruña en julio de 1948, entre la Plaza de Pontevedra y Monelos, vía Juan Flórez.

3.7. LAS ACTIVIDADES ARTESANALES

Antes de que un numeroso segmento de la población europea se sumara al proletariado, es decir, durante el proceso de transición desde la producción manual a la producción industrial, existía una clase social calificada, dueña de su tiempo y de ciertos medios de producción: el artesanado. El afianzamiento del régimen de producción capitalista creó las condiciones materiales que permitieron la existencia de una clase asalariada que reemplazó a aquel grupo social. La fábrica sustituyó a la manufactura, y la presencia masiva en el mercado de trabajo de una mano de obra no especializada determinó la expropiación de sus oficios y de sus salarios a los antiguos artesanos³⁹⁶.

Por ello, se ha dejado para el final las actividades artesanales, a las que la propia contribución industrial diferenciaba de las demás, incluyéndolas en la tarifa 4^a. Una razón adicional que apoya su estudio separadamente es el elevado peso que tenían en el conjunto de la economía de la ciudad, de manera similar a las restantes ciudades gallegas (Pose, 1992: 97). Pero, sobre todo, se explica sobre la base de que, por su carácter específico, resulta muy difícil adscribir las a un sector concreto de actividad. A menudo, las actividades artesanales se caracterizaban por la fabricación de determinados bienes, con lo que sería posible su inclusión dentro del sector industrial-manufacturero. Pero, al mismo tiempo, solían combinar la producción con la venta, con lo que, con matizaciones, encajarían dentro del sector de la distribución³⁹⁷. Resulta muy complicado trazar la línea que divide las funciones, ya no sólo del sector en su conjunto, sino de actividades concretas, razón por la que se analizan en un capítulo aparte.

³⁹⁶ Fernández de Castro (1973: 46). La historia del capitalismo había comenzado con la adaptación de la producción artesanal a la dinámica comercial a través del sistema de anticipos (Braudel, 1992), es decir, el *Verlagssystem*. A partir de aquí se verificó una triple transición. Primero, el comerciante se convertía directamente en industrial, caso de las industrias fundadas en el comercio exterior. Segundo, el comerciante convertía a los pequeños maestros artesanos en sus intermediarios (*middlemen*), o le compraba directamente al productor particular. Tercero, el industrial se convertía en comerciante y producía directamente a gran escala para el comercio.

³⁹⁷ Farr (2000: 3-4) reconoce que la caracterización de los artesanos es una tarea compleja, por cuanto desarrollaban labores que se encontraban a medio camino de varios binomios: producción-comercialización, adscripción a gremios-percepción de un salario, trabajo-gestión de tareas, etc.

Las actividades artesanales en A Coruña contribuían en total, en 1914, con 20.269,6 pts (Cuadro 11), con un total de profesionales matriculados de 160 (Cuadro 12), lo que representaba el 6,4 y el 19,7 % respectivamente. De aquí se deduce un rasgo que, *a priori*, cabría aguardar. Las dimensiones individuales de estas actividades eran reducidas. Esto refuerza afirmaciones previas, en la línea del predominio de actividades artesanales en la industria coruñesa (en 1914, un 44,7 % de los contribuyentes se hallaban en estos dos sectores, en tanto que sólo contribuían con un 19,6 % de las cuotas).

El peso de estos negocios se mantuvo casi constante durante el período estudiado y en todo momento representó entre el 6 y el 7 % del conjunto de la matrícula industrial. Su número se mantuvo también casi constante, si bien en los años treinta disminuyó su porcentaje, fruto del espectacular auge de las actividades terciarias. Pero en valores absolutos continuó creciendo, moderadamente, si bien es cierto que apenas sin interrupción. Así, entre 1914 y 1935 el número de profesionales del sector se duplicó. Esto demuestra la persistencia de rasgos estructurales heredados del pasado, es decir, la preeminencia de una estructura socioeconómica más propia del siglo XIX que de los tiempos de industrialización que estaban experimentando algunas ciudades españolas durante el primer tercio del siglo XX.

Pretender realizar una periodificación del comportamiento de las actividades artesanales resulta una tarea casi estéril, por cuanto la tendencia evolutiva fue relativamente homogénea, sin grandes movimientos de auge o caída. Los únicos momentos que parecen haber alterado la trayectoria del sector tuvieron lugar durante la guerra mundial y durante la inmediata posguerra.

En principio, resulta hasta cierto punto sorprendente que entre 1914 y 1917 éste fuese el único sector que creció en términos cuantitativos. Por un lado, gracias a un espectacular aumento de actividades que podríamos agrupar dentro del sector servicios, como barberos, peluqueros, etc., que duplicaron su número entre 1914 y 1917. Por otro lado, gracias a un notable incremento de otros oficios, como los sastres, modistas y similares, actividades con un carácter híbrido entre la fabricación y el sector terciario.

Otra explicación de su crecimiento vendría dada por el hecho de que en una época de recesión para la gran mayoría de los negocios industriales y mercantiles, se produjo una cierta reorientación dentro de la economía urbana hacia actividades de refugio, es decir, actividades ligadas al mercado local y las necesidades básicas de la población.

El principal impulsor de los oficios artesanales se encontraba en el sector de la construcción. Buena parte de los profesionales que figuraban en las estadísticas guardaban relación de un modo u otro con el sector: carpinteros, pintores, tallistas, ebanistas, etc. Desde siempre, la actividad constructora tuvo una gran incidencia en estos pequeños negocios³⁹⁸. En este período, estos oficios se vieron favorecidos por el auge de la construcción residencial. Pero durante la guerra la actividad constructora se vio potenciada, porque sustituyó en algunos casos a otros negocios que atravesaban una situación menos favorable³⁹⁹.

En 1919 la situación era distinta. Se detecta en la ciudad, en general, una paralización de la actividad constructora, tanto de la construcción privada como de la pública. Se estaba produciendo una coyuntura de crisis en la edificación, que, lejos de mejorar, se estaba haciendo cada día más grave en los años del cambio de la segunda a la tercera década. Una crisis en la urbanización y en las edificaciones que no era un fenómeno exclusivo de A Coruña, sino también de Galicia y del resto del país.

La escasez de edificaciones afectó a todo tipo de construcciones. El problema de la vivienda era bastante grave y tenía su origen en el inicio de los procesos migratorios campo-ciudad que se desencadenaron desde finales del siglo XIX en algunas zonas del país⁴⁰⁰. Este trasvase demográfico se aceleró durante el primer tercio del siglo XX, y

³⁹⁸ Esto partía, en parte, de la dualidad del sector de la construcción y la edificación en Galicia, caracterizado por la coexistencia de grandes empresas que empleaban mano de obra diversificada en los diversos oficios, o sin cualificar, con pequeños contratistas locales, que alternaban la construcción con las labores del campo (Pereira, 1994: 22).

³⁹⁹ Inicialmente, la guerra mundial provocó una paralización de la actividad constructora, como consecuencia de las dificultades para la importación de inputs y encarecimiento (IRS, 1914: 108).

⁴⁰⁰ La coyuntura de expansión industrial provocada por la guerra amplió el número de provincias que atrajeron población. Además, a partir de 1910 se inaugura una nueva etapa de absoluto predominio de las migraciones interiores sobre las exteriores como consecuencia del proceso de modernización económica

generó un constante déficit de alojamiento para las clases trabajadoras, especialmente grave en las ciudades españolas medias y grandes⁴⁰¹. Pero la carencia de edificios afectaba también a los locales destinados al comercio, servicios públicos, etc. Incluso los edificios del Estado corrían una suerte paralela, debido a la escasez en la construcción de nuevas instalaciones y al relativo abandono de algunas de las más emblemáticas⁴⁰². Probablemente, la disminución de las remesas de capitales americanos provocada por la coyuntura bélica también incidiese negativamente en la actividad constructora urbana⁴⁰³.

Es decir, la mejoría de la coyuntura industrial tras el fin de la contienda europea provocó el abandono de las actividades de tipo especulativo que se habían desarrollado en la ciudad, y la vuelta a la normalidad. Esto no significa que la construcción se paralizase totalmente, aunque sí de forma muy considerable. Es probable que los factores de crecimiento especulativo desapareciesen y nos encontremos en una situación como la de preguerra. Por ello, se observa que los niveles de artesanos y sus cuotas en 1919 eran casi idénticos con respecto a 1914.

Durante los siguientes años, las profesiones artesanales evolucionaron en la misma dirección que los demás sectores, aunque siempre con una tendencia menos pronunciada.

en una limitada serie de provincias del país, logrando de este modo asumir éstas a la mayoría de los inmigrantes procedentes de la mayor parte de aquellas provincias con economías profundamente agrarias (Mikelarena, 1993: 225).

⁴⁰¹ El crecimiento de la población de las ciudades destapó los problemas sociales y funcionales que se hallaban latentes en las ciudades españolas, y que en Europa se sentían desde la primera y la segunda industrialización (Lawton y Lee, 1989). El más acuciante fue el problema de la vivienda modesta, que había aparecido en el siglo anterior, pero adquirió cada vez mayor importancia desde la guerra mundial. Ahora bien, de Terán (1999: 150) considera que no debe ser entendido sólo como un estricto problema de alojamiento, sino un problema de urbanización y de servicios.

⁴⁰² Entrevista a Dionisio Tejero, publicada en *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1920. La raíz de dicho comportamiento estuvo en la guerra mundial, debido al "sobreprecio alcanzado por el material necesario a aquellos servicios [del Estado, Provincia y Municipios] y el mayor valor de los artículos de primera necesidad, que afectan, como es natural, de un modo directo al personal ocupado por los organismos oficiales. El encarecimiento del material y del personal trae como consecuencias inmediatas, un mayor presupuesto de gastos, y, por consiguiente, de ingresos" (IRS, 1919a, 2: 206).

⁴⁰³ Las remesas americanas actuaron sobre dos sectores muy concretos: el mercado de valores y la construcción, circunstancia visible con claridad en A Coruña, en donde la inversión en valores, que se depositaban en entidades bancarias vino de la mano de la llegada del ahorro emigrante; dicho ahorro, junto con las rentas de haciendas y patrimonios en el extranjero, se invirtieron de forma muy importante en la construcción de edificios, que a su vez, potenciaron, con su rendimiento, el papel del capital emigrante en la economía gallega (Arroyo, 1999: 38-39).

El crecimiento de los años veinte no tuvo un efecto demasiado intenso en el desarrollo del sector, de la misma manera que la crisis de los años treinta tampoco incidió con igual intensidad que en los sectores industrial y mercantil. El porcentaje de crecimiento entre 1919 y 1924 (147,7 %) fue considerablemente menor que el de industria o los servicios y similar al del comercio, mientras que en la tercera década el sector continuó creciendo (a pesar del freno industrial), a un ritmo también superior al de los servicios. Todo ello fue consecuencia de la naturaleza de las profesiones aquí incluidas. En todo momento, existió una demanda bastante inelástica para muchas de estas actividades, lo que conllevó una menor influencia de las coyunturas sobre la oferta productiva.

3.7.1. Las principales actividades artesanales. Su evolución y comportamiento

Las actividades artesanales coruñesas⁴⁰⁴ estaban bastante equilibradas en conjunto y mantenían entre sí un peso similar⁴⁰⁵. Entre las de mayor importancia destacaban las de los sastres, modistas (subsector textil) y carpinteros, seguidas inmediatamente del subsector de la alimentación. La presencia de un número importante de artesanos de la confección contrasta con el escaso peso de la industria textil urbana, porque la industria del vestido se reducía a pequeños talleres de confección de trajes y sombreros. Esto fue lo que permitió que el conjunto del sector no se viese excesivamente perjudicado por coyunturas como las de la guerra mundial⁴⁰⁶.

En cambio, los carpinteros mantenían estrechas relaciones con otras actividades industriales. Buena parte de estos artesanos desempeñaban actividades en otros sectores (como comerciantes de maderas, industriales, etc.)⁴⁰⁷. Por ello, presentaban una

⁴⁰⁴ Gran parte de lo que se podría describir para las actividades artesanales ha quedado recogido en páginas anteriores debido a que muchas de ellas guardaban relación con otras actividades industriales, de servicios, etc.

⁴⁰⁵ El apartado Otros mantiene un relativamente elevado número de contribuyentes como consecuencia de la dificultad de inclusión de algunas actividades en otros subsectores.

⁴⁰⁶ IRS (1916: 107). Durante la guerra, la industria del vestido en la provincia de A Coruña se limitaba a pequeños talleres de confección de trajes y sombreros. Por tanto, los perjuicios ocasionados por la guerra no tuvieron la misma gravedad que en otras provincias de mayor tradición textil. El efecto principal de la contienda fue la escasez y encarecimiento de algunas materias primas en la producción nacional (IRS, 1919a, 2: 224).

⁴⁰⁷ Por ejemplo, como comerciantes e industriales de la madera. O como industriales del ramo de la

evolución relacionada con aquellas actividades.

Los carpinteros llevaban una marcha paralela a la actividad constructora de la ciudad. Esto también ocurría con algunas actividades de lo que podríamos calificar como derivados del sector siderúrgico, que asimismo atendían la demanda de edificación urbana. En general, el número de carpinteros creció con los años, incluso durante la guerra mundial, debido a la continuación de las construcciones (negocio hasta cierto punto especulativo durante el período bélico), al igual que ocurría con la confección.

No acontecía así con la alimentación, que tenía, como la industria maderera, una importante demanda de otros sectores industriales, si bien no tan elevada, debido a la primacía en este caso de las actividades estrictamente de carpintería sobre las otras. Durante estos veinte años esta circunstancia constituyó un denominador común a todas esas profesiones.

Todas las actividades artesanales crecieron en mayor o menor grado, siguiendo, en buena medida, las pautas de la demanda urbana, que constituía su mercado primordial. La alimentación, sin embargo, mantuvo una trayectoria distinta. A pesar de tratarse de bienes de naturaleza muy inelástica, la razón de su pérdida de peso habría que buscarla tal vez en la aparición de otro tipo de productos alimenticios que complementaron la dieta de la población urbana, lo que hizo perder peso a otros alimentos tradicionales⁴⁰⁸. Esto provocaba que ante un ligero aumento de su número, su porcentaje cayese progresivamente.

Los sastres, modistas, etc. evolucionaron con altibajos. Aumentaron durante la guerra para caer en la posguerra, incrementarse en los años veinte, descender en 1931 y recuperarse en 1935. Una posible hipótesis de este irregular comportamiento habría que

alimentación, etc.

⁴⁰⁸ Los que aquí se incluyen son fundamentalmente panaderos y confiteros. El pan era un bien de una elasticidad-renta muy elevada (de los que más), y se siguió consumiendo en cantidades importantes. Pero aparecieron otros artículos que, en términos agregados, probablemente hicieron que se diversificase más

buscarla en el carácter inestable de la demanda de unos artículos muy influidos por la evolución de los gustos y de la moda y por las coyunturas económicas. Por tanto, los cambios en las pautas de los consumidores determinaban el éxito de unos establecimientos en detrimento de otros.

CUADRO 36. NÚMERO TOTAL DE ARTESANOS EN A CORUÑA, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Alimentación	21	20	17	21	19	19	21	18	29	22	26	24	24	24	25
Barberos, peluquerías	15	13	30	23	20	19	20	23	20	28	35	38	36	73	65
Sastres, modistas	30	41	39	39	34	35	32	37	32	45	55	48	35	41	59
Carpinteros	29	31	33	27	29	27	26	29	30	45	47	48	41	44	46
Calzado, pieles	10	10	12	12	16	15	14	13	3	14	12	13	11	11	17
Hierros y similares	12	10	10	12	11	11	11	18	10	27	34	32	30	30	35
Escultores	11	9	10	9	8	9	6	9	8	11	12	11	15	14	15
Fotógrafos	11	7	8	6	6	5	5	0	5	9	8	10	12	12	15
Otros	21	19	20	21	22	22	23	20	20	33	33	42	50	54	72
Total	160	160	179	170	165	162	158	167	157	234	262	266	254	303	349

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

CUADRO 37. CUOTAS SATISFECHAS POR LOS ARTESANOS DE A CORUÑA, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Alimentación	3,9	3,6	2,9	4,0	3,1	3,3	4,9	5,0	8,4	8,7	13,8	13,1	14,7	15,1	14,3
Barberos, peluquerías	1,3	1,2	2,4	1,9	1,7	1,6	2,5	2,8	3,0	4,0	5,5	6,0	5,6	10,5	10,0
Sastres, modistas	5,5	7,7	7,4	6,9	6,2	6,2	9,0	10,7	12,4	14,3	18,6	15,8	14,0	16,6	24,0
Carpinteros	2,4	2,5	2,6	2,0	2,1	2,0	3,0	3,3	4,1	5,8	8,0	8,0	7,7	8,2	8,5
Calzado, pieles	0,7	0,6	0,8	1,0	1,2	1,2	1,6	1,5	1,1	2,3	2,4	2,6	1,8	2,6	3,6
Hierros y similares	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	1,1	2,6	1,2	3,1	4,4	4,1	4,0	3,8	4,9
Escultores	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,5	1,7	2,0	2,8	2,6	2,5	3,4	2,5
Fotógrafos	2,2	1,3	1,5	1,2	1,0	0,9	1,4	0,0	1,6	2,5	2,8	2,8	3,4	3,7	4,4
Otros	2,2	2,1	2,5	2,8	2,9	2,9	4,4	3,8	4,7	6,7	6,5	8,8	10,3	11,0	14,5
Total	20,3	20,8	21,9	21,7	20,0	19,8	29,0	31,1	38,1	49,5	64,9	63,8	64,0	75,0	86,7

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matrícula industrial. COCINC

el gasto de las familias.

CUADRO 38. PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE CADA SUBSECTOR SOBRE EL TOTAL DE ARTESANOS DE A CORUÑA, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Alimentación	13,1	12,5	9,5	12,4	11,5	11,7	13,3	10,8	18,5	9,4	9,9	9,0	9,4	7,9	7,2
Barberos, peluquerías	9,4	8,1	16,8	13,5	12,1	11,7	12,7	13,8	12,7	12,0	13,4	14,3	14,2	24,1	18,6
Sastres, modistas	18,8	25,6	21,8	22,9	20,6	21,6	20,3	22,2	20,4	19,2	21,0	18,0	13,8	13,5	16,9
Carpinteros	18,1	19,4	18,4	15,9	17,6	16,7	16,5	17,4	19,1	19,2	17,9	18,0	16,1	14,5	13,2
Calzado, pieles	6,3	6,3	6,7	7,1	9,7	9,3	8,9	7,8	1,9	6,0	4,6	4,9	4,3	3,6	4,9
Hierros y similares	7,5	6,3	5,6	7,1	6,7	6,8	7,0	10,8	6,4	11,5	13,0	12,0	11,8	9,9	10,0
Escultores	6,9	5,6	5,6	5,3	4,8	5,6	3,8	5,4	5,1	4,7	4,6	4,1	5,9	4,6	4,3
Fotógrafos	6,9	4,4	4,5	3,5	3,6	3,1	3,2	0,0	3,2	3,8	3,1	3,8	4,7	4,0	4,3
Otros	13,1	11,9	11,2	12,4	13,3	13,6	14,6	12,0	12,7	14,1	12,6	15,8	19,7	17,8	20,6
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matricula industrial. COCINC

CUADRO 39. PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LAS CUOTAS DE CADA GRUPO DE ARTESANOS SOBRE EL TOTAL DEL SECTOR, 1914-1935

Ejercicio fiscal	1914	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1927	1929	1931	1933	1935
Alimentación	19,4	17,3	13,3	18,5	15,6	16,6	16,7	15,9	22,0	17,6	21,3	20,6	23,0	20,1	16,5
Barberos, peluquerías	6,5	5,7	11,0	8,7	8,5	7,9	8,5	8,9	7,8	8,0	8,5	9,4	8,8	14,0	11,5
Sastres, modistas	27,0	36,9	34,0	32,0	31,3	31,4	31,1	34,4	32,6	28,9	28,7	24,8	21,9	22,2	27,7
Carpinteros	11,8	11,9	12,1	9,1	10,6	10,0	10,4	10,6	10,7	11,8	12,4	12,5	12,1	10,9	9,8
Calzado, pieles	3,5	3,1	3,8	4,4	6,1	5,8	5,6	4,7	2,9	4,7	3,7	4,0	2,8	3,5	4,2
Hierros y similares	3,7	3,1	3,0	3,6	3,6	3,6	3,7	8,4	3,1	6,4	6,7	6,4	6,2	5,1	5,6
Escultores	6,2	5,4	4,9	5,2	5,3	5,7	4,1	4,8	4,4	4,1	4,2	4,1	3,9	4,6	2,9
Fotógrafos	10,9	6,3	6,8	5,6	4,9	4,6	4,7	0,0	4,3	5,1	4,4	4,4	5,3	4,9	5,0
Otros	11,0	10,1	11,3	12,9	14,3	14,4	15,1	12,2	12,2	13,5	10,0	13,8	16,1	14,7	16,7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FUENTE: Elaboración propia en base a las Estadísticas de la Matricula industrial. COCINC

Los artesanos del calzado tampoco crecieron excesivamente en estos años⁴⁰⁹. Ya se pudo comprobar que los curtidos, que suministraban los inputs de estos artesanos, se encontraban en franca regresión, especialmente en su vertiente industrial. Aquí se han incluido zapateros, constructores de calzado, etc., más que curtidos estrictamente hablando. Pero la materia prima provenía de aquel sector. Otro factor a tener en cuenta

⁴⁰⁹ Las guarnicionerías, albarderías, zapaterías, etc. se incluyen en las actividades artesanales, por no constituir verdaderas industrias (IRS, 1919a, 2: 146).

era la baja demanda de calzado, fruto de un nivel de renta bajo⁴¹⁰.

Su evolución fue muy parecida a la de los fotógrafos y los escultores. Los tres grupos de artesanos mantuvieron una evolución temporal muy similar. En conjunto, su crecimiento estuvo motivado por la propia expansión demográfica, con el consiguiente aumento de la demanda. Esto se podría hacer extensible a los barberos, que incrementaron de forma muy destacada sus efectivos en estos años. Su importancia siguió claramente la evolución de la población urbana y de la demanda.

En el apartado agrupado bajo la denominación genérica de hierros también se registró un considerable aumento. El mayor crecimiento se produjo durante los años veinte y treinta, y guardó relación también con la demanda de otros sectores, principalmente de la construcción, etc., pues lo que aquí se incluían eran herreros, hojalateros, etc. que ejercían una función complementaria de otros sectores industriales. La otra vía de demanda era la conexión que mantenía el sector con el campo coruñés, dado que el mundo rural consumía los instrumentos (máquinas, herramientas) elaborados en este tipo de talleres. Por tanto, el incremento de la demanda procedente del mundo rural también contribuyó a su crecimiento durante los años siguientes a la guerra europea.

En cuanto al epígrafe otros, su evolución vino dada por la existencia de nuevas actividades, algunas de difícil inclusión. El resultado final fue un cambio en la jerarquía. En 1935, por la propia evolución del conjunto de la economía urbana, ciertas actividades artesanales con carácter de servicio se colocaron a la cabeza del número de artesanos, aunque las cuotas más elevadas seguían siendo las satisfechas por los sastres, modistas, etc. Y otras de carácter complementario, como los hierros, ganaron

⁴¹⁰ Esto por lo que se refiere al conjunto de Galicia. Para el caso coruñés, aunque no disponemos de estimaciones para este período, es de suponer que el nivel de renta sería más elevado.

posiciones.

4. El difícil reajuste del ciclo económico en un entorno de posguerra, 1919-1922

4. EL DIFÍCIL REAJUSTE DEL CICLO ECONÓMICO EN UN ENTORNO DE POSGUERRA, 1919-1922

4.1. EL INESTABLE MARCO DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA GLOBAL

Al concluir la guerra, la mayor parte de Europa se encontraba empobrecida. Además del hambre, la producción era reducida, el capital y las materias primas escaseaban, los sistemas de transporte estaban completamente desorganizados, y los mecanismos financieros y monetarios se hallaban prácticamente desmantelados. Como resultado, tras el armisticio, Europa vivió una fuerte crisis de reconversión económica.

Tras el final del conflicto, se registró un auge coyuntural muy breve, pero también muy intenso, hacia la primavera de 1919. Aproximadamente un año después, en la primavera de 1920, se desató una fuerte crisis de reconversión, asociada a la transición de una economía de guerra a otra de paz, en cuanto las frágiles y poco duraderas bases del *boom* anterior (repunte de la demanda frente a escasez de oferta y estrangulamientos en las vías y medios de transporte) comenzaron a desmoronarse. Esta depresión se prolongó hasta el año 1922.

En España se aprecian aproximadamente las mismas fases del ciclo económico vinculado a la guerra mundial que en los países beligerantes, aunque la cronología fuese algo distinta. La expansión impulsada por la guerra se prolongó todavía hasta principios del año 1920. Sin embargo, ese crecimiento tuvo su contrapartida en las dificultades de los años posteriores (García Delgado, 1981: 425), ya que el período 1919-1922 fue testigo de un duro ajuste (García Delgado, 1983b).

Existe acuerdo en señalar la inmediata posguerra como una etapa recesiva. Los primeros años veinte fueron una época de crisis económica generalizada en España. Hacia 1919 se empezaron a manifestar los primeros síntomas de una crisis que se desencadenó como consecuencia del restablecimiento de los mecanismos económicos que habían actuado con anterioridad a la guerra. La crisis social y económica afectó primero al medio rural y poco tiempo después a las zonas industrializadas (Harrison,

1988: 137). Para 1920 los efectos de la recesión se habían generalizado por todo el país, y se habían extendido a la mayoría de sectores (Roldán y García Delgado, 1973, vol. I; García Delgado, 1983b: 577), prolongándose hasta la segunda mitad del año 1922, cuando la situación económica comenzó a remontar el vuelo⁴¹¹.

Tras la vuelta a la normalidad internacional, el paulatino reajuste de las economías de los países beligerantes anuló progresivamente las oportunidades que la guerra había brindado a la economía española (Ben-Ami, 1983: 16). Uno de los indicadores que mejor comportamiento había mantenido durante la guerra, la constitución de nuevas sociedades, perdió dinamismo, entrando en una coyuntura crítica, como consecuencia de un empeoramiento de las expectativas empresariales (García Delgado, 1983b: 541). Las empresas nacidas al amparo de la demanda bélica, muchas de ellas marginales, perdieron su razón de ser (García Delgado, 1986: 118).

Tras la guerra, las exportaciones de productos españoles cayeron a niveles similares a los de preguerra y, como consecuencia de la menor tensión sobre el mercado interno, los precios disminuyeron. Este comportamiento de las exportaciones contribuyó al estancamiento del período 1919-1922 (Comín, 1991: 127). La industria, además, acumuló un elevado volumen de stocks, que no encontraban salida en el mercado exterior (Lacomba, 1972: 25), retrayendo de paso los beneficios empresariales. En contrapartida, las importaciones de productos (sobre todo, de bienes de equipo) aumentaron de nuevo, retornando el déficit comercial de preguerra (García Delgado, 1983b: 544). Desempleo (en prácticamente la totalidad de las ramas de la producción nacional), descenso salarial, y descenso de la producción industrial y agrícola completan el panorama, que muestran que la crisis posbélica afectó seriamente a la economía española (Pelechá, 1975).

Carreras (1984), sin embargo, mantiene que, en una perspectiva a largo plazo,

⁴¹¹ De todos modos, García Delgado (1983b: 559) advierte que “no es que la crisis posbélica esté alcanzando en el umbral del otoño de 1923 su estado más grave”; “aunque en los últimos meses de 1922 y primeros de 1923 la crisis económica se ha superado globalmente, sus consecuencias todavía se perciben con más claridad que la reactivación”. *Vid.* Malerbe (1979: 75).

durante el período 1919-1922, aunque la producción industrial se estancó, no es posible hablar de crisis posbélica⁴¹². En realidad, el proceso de ralentización industrial se había iniciado hacia 1890, y continuó entre 1913 y 1935, excepto durante el período 1922-1930, caracterizado por un notable crecimiento industrial.

En el plano social, la economía debió someterse a una reconversión, que si bien no fue realmente de guerra, se había visto alterada por el conflicto europeo. De esta reconversión se derivaron no pocas dificultades, de las que una buena muestra fue la intensa agitación social que se produjo alrededor de 1920, cuando las tensiones generadas por la guerra en el mercado español teóricamente ya deberían haber desaparecido.

Las respuestas para intentar salvaguardar la frágil estructura industrial creada durante la guerra se encaminaron en dos direcciones. Por un lado, una política de nacionalismo económico, concretada en planes de fomento y defensa de la riqueza nacional, nacionalización de los ferrocarriles (que habían entrado en una crisis irreversible) y una aceleración de las obras públicas; el fin último era evitar la profunda y dramática reestructuración de muchos sectores industriales y de empresas ineficientes mediante la intervención estatal (Tortella y Palafox, 1984: 89). Por otro lado, un endurecimiento del ya tradicionalmente elevado proteccionismo. Durante los años 1919-1921 el proteccionismo se acentuó; pero entre 1922-1923 el objetivo fue la recomposición del mercado exterior español, mediante la firma de Tratados comerciales. En medio, la promulgación del Arancel Cambó de 1922 y la Ley de Autorizaciones actuaron de nexo de unión (Serrano, 1986: 201). Sin embargo, estas medidas no lograron cambiar en absoluto una sociedad de tipo casi tradicional, con un fuerte predominio del sector agrario y con tensiones políticas acentuadas con el desastre de Annual en Marruecos (1921) (Simón, 1997: 384).

Por su parte, el crecimiento económico que se venía apreciando en la economía

⁴¹² Sin embargo, reconoce que el producto industrial sí sufrió una aguda crisis entre 1919 y 1922 (Carreras, 1990a: 48), mientras el Gasto Nacional Bruto experimentó un estancamiento entre 1919 y 1924

gallega desde principios del siglo XX y durante la guerra europea, se interrumpió coyunturalmente en la posguerra, aunque fue retomado en los años veinte (Villares, 1991: 148). La vida mercantil se desarrollaba en un entorno de anormalidad, causado por los conflictos de diverso orden creados por la posguerra.

Para A Coruña, el inicio de la década de los años veinte fue un período socialmente inestable, debido al desencadenamiento de numerosas huelgas y la consiguiente conflictividad laboral, situación que se mantuvo hasta la Dictadura de Primo de Rivera⁴¹³. El año 1920 fue especialmente conflictivo en el terreno laboral, como consecuencia de varias huelgas que paralizaron la actividad en diferentes sectores de la ciudad. En 1921, aunque el clima social se mostró algo más sosegado que en el año anterior, la situación laboral no estuvo exenta de dificultades (Fernández, 1994: 16-17, 21).

A nivel provincial, se observa que la serie de sociedades presenta un pico durante el bienio 1919-1920, concentrado en la creación de sociedades colectivas y, en menor medida, anónimas. La mayor parte de las empresas tenía su sede en A Coruña ciudad, en donde sobresale la creación de las FCGE (1919). Sin embargo, la mayor parte de las sociedades pertenecían al comercio, los servicios y la pesca, casi todas ellas con un capital nominal reducido, lo que avala la hipótesis de que la coyuntura especulativa había tocado a su fin y se estaba retornando a la normalidad empresarial.

Abreu (1992: 256) sostiene que la constitución de sociedades experimentó una acentuada caída en Galicia, que refleja la crisis de posguerra. En todo caso, la caída se produjo a partir de 1921, en paralelo a la crisis industrial que sufrían numerosas capitales de provincia españolas. Los años 1921-1922 coinciden con la crisis económica padecida al desaparecer las condiciones favorables creadas por la guerra en la industria y el comercio. La principal repercusión de la contienda había sido la

(Carreras, 1985a).

⁴¹³ Fernández (1994: 16-17). "Agudizado el problema social desde el último ejercicio económico, el actual [1919] se ha desarrollado en condiciones muy críticas, agravando la crisis que la industria y el comercio vienen padeciendo". Cooperativa Militar y Civil (S.M.), *Memoria del año 1919 presentada a la*

supresión de la competencia de las manufacturas europeas, lo que hizo crecer la demanda y la producción y, por tanto, los precios y los beneficios de las factorías españolas (también de algunas gallegas y coruñesas). Al acabar la guerra, restablecidas las condiciones normales del mercado europeo, se produjo una crisis industrial en España, con lo que los años 1921 y 1922 fueron una época de incertidumbre para las empresas industriales⁴¹⁴. Hacia 1923, salvo excepciones, la mayoría de los sectores industriales habían superado el bache.

Como contrapartida, durante los primeros años veinte, la dimensión de las sociedades creadas fue mayor, gracias a la consolidación de la industrialización ligada a la pesca, las actividades comerciales vinculadas, y el desarrollo de los servicios públicos urbanos, principalmente la electricidad, que movilizaron cifras elevadas de capital autóctono. Por ello, la tendencia fue muy similar a la de la provincia de Pontevedra (Gráfico 1).

En vísperas de la Dictadura de Primo de Rivera, la estructura empresarial local no había experimentado mutaciones profundas, sino que continuaba estando dominada por empresas de pequeño tamaño. En 1923, el ranking de las empresas más destacadas estaba constituido únicamente por una sociedad anónima bancaria, tres sucursales de otras tantas sociedades anónimas bancarias, las tres empresas eléctricas, la compañía de tranvías, la de abastecimiento de agua, y las fábricas de hielo y gas⁴¹⁵.

4.2. UNA CIUDAD EN TRÁNSITO HACIA LA MODERNIZACIÓN DEMOGRÁFICA

En A Coruña, los primeros años de la posguerra dibujan una coyuntura muy breve, caracterizada por la recuperación de los efectos de la guerra y, sobre todo, de la

Junta General en 1920, Año XXIX, La Coruña, p. 7.

⁴¹⁴ De la crisis salieron relativamente bien libradas ciudades como Santiago, como resultado de una evolución más lineal en el conjunto del período 1914-22 (Bascoy, 1985: 122).

⁴¹⁵ *Breve estudio de la economía mercantil e industrial coruñesa, y principales aspiraciones de aquélla (Informe pedido para el Ministerio de Trabajo, por el Excmo. Sr. Gobernador de la provincia), A Coruña, 15 de diciembre de 1923, en Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de*

epidemia de gripe de 1918-1919, que habían provocado un incremento de la mortalidad y un descenso paralelo de la natalidad. La tasa de natalidad experimentó un aumento, desde el 28,9 ‰ del año 1919 al 33,8 ‰ de 1923 (un 17,1 ‰ de crecimiento acumulativo). Además de factores puramente coyunturales, es probable que la inmigración rural también tuviese influencia en la recuperación de los niveles de natalidad, pues ésta se sostuvo durante cuatro años (Gráfico 4).

CUADRO 40. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1920, POR SEXO Y POR GRUPOS DE EDADES (PORCENTAJES)

ACTIVOS	Hombres				Mujeres				TOT.
	< 21	21-60	> 60	Total	< 21	21-60	> 60	Total	
Industrias varias o sin especificar	5,11	17,12	12,41	11,51	0,53	1,22	0,39	0,87	5,82
Ejército	1,89	14,35	1,77	8,19	-	-	-	-	3,80
Servientes domésticos	0,20	1,11	0,46	0,67	3,97	8,41	2,74	6,14	3,60
Industria del vestido	0,57	1,54	1,23	1,09	3,30	4,02	0,86	3,49	2,38
Industria química	0,11	0,56	0,85	0,37	0,11	5,62	9,89	3,61	2,10
Comercio	2,10	4,84	12,64	3,96	0,01	0,28	0,43	0,18	1,94
Transportes	0,94	6,59	2,24	3,85	0,12	0,32	0,09	0,22	1,91
Pesca	0,84	5,50	1,39	3,22	0,09	0,53	0,26	0,33	1,67
Individuos sin profesión	1,87	3,30	2,47	2,62	-	-	-	-	1,22
Propietarios inmuebles	0,06	2,91	11,41	2,02	0,01	0,16	0,73	0,14	1,01
Industria (patrones)	0,95	2,04	7,63	1,81	-	0,33	0,98	0,24	0,97
Industria de la construcción	0,68	3,35	1,31	2,06	-	-	-	-	0,96
Forestales y agrícolas	0,69	2,96	2,54	1,92	0,07	0,12	0,04	0,09	0,94
Administración	1,19	2,33	4,70	1,92	-	0,02	-	0,01	0,90
Profesión desconocida	0,27	2,97	0,46	1,64	0,13	0,08	-	0,10	0,82
Industria de la madera	0,65	2,17	2,08	1,48	-	-	-	-	0,69
Profesiones de la enseñanza	0,02	1,73	0,93	0,93	0,07	0,77	0,17	0,43	0,66
Indiv. temporalmente sin ocupación	0,24	2,44	1,70	1,42	-	-	-	-	0,66
Rentistas	0,02	2,48	2,08	1,35	0,01	0,02	0,26	0,03	0,65
Trabajo del hierro y metales	0,97	1,74	0,62	1,34	-	-	-	-	0,62
INACTIVOS									
Miembros de la familia	-	-	-	-	18,06	75,81	73,89	51,40	27,53
Alumnos 1ª enseñanza	37,99	-	-	17,05	35,43	-	-	14,89	15,89
Niños sin profesión	32,00	-	-	14,36	33,62	-	-	14,13	14,24
Estudiantes	5,20	1,21	-	2,95	2,46	0,11	-	1,09	1,95
Acogidos Hospicios y Hospitales	2,90	0,51	7,71	1,91	1,70	0,18	6,29	1,25	1,56
TOTALES	97,45	83,74	78,63	89,63	99,61	97,62	96,85	98,40	94,36

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España. Sólo se han incluido aquellas actividades con una cierta presencia, dado que el número total de categorías en el censo de 1920 era de 80

No es prudente vincular la situación social de aquellos años en A Coruña con la evolución de las pautas de mortalidad. Sin embargo, si se examina con detalle, se

observa que el período 1919-1923 supuso un *impass* de espera. La mortalidad no presenta una tendencia definida y, globalmente, se produjo un estancamiento. Por tanto, fue a partir de la Dictadura de Primo de Rivera cuando se confirmó la caída de los niveles de mortalidad urbana, que condujo definitivamente a la ciudad por la senda de la transición demográfica (excepto el breve repunte del año 1927).

Las dos tasas que determinan el crecimiento vegetativo, a diferencia de otros períodos dentro del primer tercio del siglo XX, siguieron una evolución divergente, favorable a la natalidad, lo que inicialmente dificulta el acoplamiento de A Coruña dentro de patrones evolutivos más generales. Pero A Coruña se movió en torno a tasas de crecimiento bajas durante los dos primeros años de la posguerra, lo que se explica por la lenta adaptación de los indicadores demográficos tras la epidemia de 1918. A partir de 1921, la distancia entre las curvas de natalidad y mortalidad se amplía, permitiendo tasas de crecimiento vegetativo en torno al 8-9 ‰, en la línea del patrón experimentado por la población española, aunque de menor intensidad (Pérez Moreda, 1985).

Respecto a la adscripción socioprofesional de la población, resulta complicado establecer una comparación fiable respecto al censo de 1900 o al de 1910, debido a la modificación de los criterios de clasificación ocupacional de la población. En esta etapa se pueden apreciar algunos cambios respecto a las dos décadas anteriores, aunque los rasgos estructurales que definían la distribución sectorial de la actividad económica se mantenían en 1920 respecto a décadas precedentes.

Globalmente, el grupo de inactivos continuaba siendo dominante: las tareas domésticas, así como los estudiantes seguían representando un porcentaje muy elevado, muy similar al de 1910. Los cambios, al igual que había ocurrido durante la década anterior, aparentemente muestran un crecimiento del sector industrial, aunque el criterio de clasificación no sea comparable.

Con todas las precauciones derivadas del cambio de criterios de clasificación, se aprecia que, agregando los principales subsectores industriales urbanos, éstos

totalizaban aproximadamente un 14,2 % de la población de la ciudad, frente al aproximadamente 10,4 % de 1910 (Cuadro 40).

Por tanto, se detecta un significativo crecimiento del conjunto del sector industrial-manufacturero, pues los principales sectores (construcción, madera, textil, químico, metalurgia, etc.) incrementaron su número de efectivos ocupados totales, representando un porcentaje netamente superior al de principios de siglo, lo que parece confirmar el inicio del despegue del sector, que se había detectado en los años finales del siglo XIX (Lindoso, 1999).

Ahora bien, el aumento de la población industrial que se produjo entre 1910 y 1920 se ha observado también en la mayoría de ciudades intermedias españolas, y se debe probablemente a la vaguedad del concepto *industrias varias*, en donde se agrupaba un elevado porcentaje de la población industrial local (cerca del 6 %). Esto indudablemente distorsiona el análisis de este sector, al menos en cuanto a su composición interna (Trinidad, 2001: 103). Además, sus características estructurales no experimentaron una modificación sustancial, en la medida en que algunas de las empresas creadas en esta etapa nacieron al amparo de las condiciones creadas por la guerra.

Las restantes actividades tenían un peso individual mucho menos significativo. El segundo lugar en importancia lo ocuparon las fuerzas del orden, principalmente el ejército, mientras que a continuación figuraban el servicio doméstico, hacia el que se hallaba sesgada en exceso la mano de obra femenina (Dubert, 1999; Mirás, 2002b), los transportes, la pesca y el comercio, la administración y las actividades agrarias. Por tanto, existía un predominio de actividades terciarias no avanzadas, aunque la administración, los transportes o las fuerzas del orden continuaban desempeñando un rol importante, como resultado de las funciones portuaria y de capitalidad, además del papel de A Coruña como cabecera rectora de su comarca.

En las actividades profesionales se aprecia una lenta y desigual incorporación femenina al mercado laboral. Entre los empresarios industriales se observa un elevado

peso de las actividades ya señaladas, aunque con pequeñas diferencias. Lo mismo ocurre en el sector comercial, aunque con una fuerte concentración en el sector alimentación, que se une a las industrias textiles, para dar como resultado una estructura comercial polarizada en actividades de satisfacción de necesidades básicas. Es precisamente en estos subsectores (junto con la química y la pesca) en donde tuvo lugar la práctica totalidad de la actividad empresarial femenina (Cuadro 40).

En todo caso, el número de mujeres que no trabajaban o estaban dedicadas a “sus labores” o a “labores domésticas” era muy elevado⁴¹⁶. La explicación de esta disfunción se encuentra en el hecho de que la mujer estuvo sometida a una discriminación en razón de su sexo (Capel, 1989; Borderías y Carrasco, 1994), no habiendo alcanzado todavía, por tanto, un status laboral equiparable al hombre, aunque el trabajo femenino fuese muy importante para el sostenimiento de muchas unidades familiares⁴¹⁷. Además, el mercado marcaba todavía unas reglas de acceso selectivo, por lo que su entrada se realizaba de forma lenta y difícil (Sarasúa, 1983).

4.3. EL SECTOR COMERCIAL Y LA RECUPERACIÓN DE LAS TENDENCIAS PREBÉLICAS

4.3.1. Las actividades comerciales recuperan lentamente el pulso

Al finalizar la guerra mundial, la economía local retornó lentamente a la

⁴¹⁶ Mirás (2002b). Las mujeres casadas formaban el grupo al que la sociedad ponía mayores trabas para el trabajo extradoméstico (Nielfa, 1984b: 164). En la España contemporánea estaba muy difundida la idea de que el trabajo de la mujer era degradante, una creencia todavía más arraigada entre la clase media. Si la mujer estaba casada, la deshonra de tener que trabajar era aún mayor, debido a que además de humillarse la mujer, el trabajo también humillaba a su marido (Scanlon, 1976: 61).

⁴¹⁷ El trabajo remunerado femenino tenía un carácter simplemente accesorio, transitorio y complementario del masculino. Esto impedía que la mujer realizara una carrera profesional en la que mejorara su posición y salario, dando como resultando que la mayoría de las mujeres se concentrasen en empleos mal pagados y no cualificados (Capel, 1982; Nash, 1984). Con todo, en muchas ocasiones, el salario de los hombres apenas cubría las necesidades básicas de una familia, de manera que la aportación de la mujer, por pequeña que fuese, complementaba a la del padre o del marido, y resultaba fundamental para la subsistencia (Cía, 1998). Este hecho ha sido comprobado para el siglo XIX en el caso de la Fábrica de Tabacos, en donde la elevada nómina de cigarreras permitió el sostenimiento de un número extraordinario de familias, sobre todo en épocas de conflictos laborales masculinos (Romero Masiá, 1997).

normalidad, y la coyuntura empresarial comenzó a normalizarse, permitiendo una leve recuperación de la actividad comercial en su conjunto hacia el año 1919. A pesar de que algunas de las secuelas del conflicto todavía se hacían notar, el país había entrado en la etapa de posguerra y, los principales factores que determinaron la coyuntura bélica comenzaron a cambiar de signo.

El número de comerciantes matriculados se incrementó un 3,7 % entre 1917 y 1919, mientras que las cuotas apenas aumentaron un 2,2 %. Por tanto, un crecimiento muy pobre. Si comparamos con la situación al inicio de la guerra, se observa que el sector todavía no había tenido tiempo suficiente para recuperarse del impacto bélico sobre el mercado y el consumo urbanos, pues la caída respecto a 1914 era del 5,6 % en el número de contribuyentes, y del 8,1 % en el total de las cuotas del sector.

La conclusión de la guerra ocasionó un descenso del consumo, en la línea del que sufrieron la economía española y la europea⁴¹⁸. Sin embargo, la capacidad de respuesta del comercio mayorista (acaparadores, asentadores, negociantes, etc.) fue más sólida que la del pequeño comercio. Sus márgenes de beneficio se sostuvieron con mayor firmeza que los de los comerciantes minoristas⁴¹⁹.

Por tanto, esta primera etapa de posguerra fue de reajuste a las condiciones de una economía de paz. Las distorsiones y los estrangulamientos provocados por la guerra todavía no habían desaparecido completamente del escenario. Los países beligerantes estaban recomponiendo sus economías, sobre todo los que habían salido peor parados, como fue el caso (dentro de Europa occidental) de Alemania, Francia o los Países Bajos, espacios tradicionalmente relacionados comercialmente con A Coruña. La producción industrial de estos países todavía tardaría un tiempo en recuperarse, en especial la alemana, país de donde se importaban cantidades importantes de maquinaria y bienes de equipo.

⁴¹⁸ Argente, B., "La crisis económica", en *Anuario Económico-Industrial de la Producción Nacional para 1924*, Madrid, p. 31.

Por otro lado, la industria y los sectores extractivos nacionales entraban en una fase de descompresión, después del *boom* especulativo de la guerra. El empuje sobre la demanda de mercancías españolas con destino a los escenarios bélicos estaba tocando a su fin, de manera que numerosos sectores comenzaron a padecer las consecuencias de una desaceleración económica real. La alternativa que, en otras circunstancias, habría significado el mercado interno, no era una posibilidad excesivamente consistente. De manera que, ante la caída de la demanda, la oferta productiva cayó, en algunos sectores muy rápidamente, incluso a niveles inferiores a los de preguerra. En consecuencia, la escasez de algunos productos y de algunas materias primas que había caracterizado el período bélico en A Coruña, se agudizó entre 1919-1920, lo que dificultaba el normal desarrollo de la función comercial. Y, además, la inflación perturbó el comportamiento del consumo, tal y como había venido ocurriendo durante los cuatro años de conflicto.

Ahora bien, comparativamente, el sector comercial sobrellevó mejor que otras actividades el retorno a la normalidad. A nivel del conjunto de la economía urbana, las actividades más beneficiadas no fueron las comerciales, sino los negocios que se han incluido dentro del sector servicios, como consecuencia, fundamentalmente, del cambio de orientación de las actividades relacionadas con el mar (movimiento de pasajeros y tráfico pesquero)⁴¹⁹. En cambio, es necesario tener en cuenta que las actividades industriales, y en parte también las actividades artesanales (sobre todo, aquéllas, que tenían un carácter más decididamente manufacturero), experimentaron la crisis que vivió el conjunto del sector secundario en toda España (IRS, 1921a).

A pesar de todo, aunque este breve período se inscribe dentro de una coyuntura depresiva a nivel europeo e internacional, que tuvo efectos en la propia economía gallega (Barreiro Fernández, 1981: 289), no sería exacto emplear el término

⁴¹⁹ Villanueva, V., "La venta de carnes y la explotación del ganado vacuno en Galicia", *La Voz de Galicia*, 17 de marzo de 1921, en Villanueva, V., *Organización del cultivo y de la sociedad agraria en Galicia y en la España Atlántica*, 1984, Madrid, Xunta de Galicia-MAPA, pp. 430-432.

⁴²⁰ Por el contrario, al acabar la guerra se produjo un gran aumento de stocks en almacenes y tiendas en el resto de España, debido a la contracción de la demanda y al descenso paralelo de los precios. Durante los años 1921 y 1922 el comercio languidecía, en medio de una dura crisis económica y de las luchas de clase que enfrentaban a obreros y patronos en las ciudades (Bueno, 2000: 42).

estancamiento (y menos aún depresión) para caracterizar en A Coruña los años que precedieron a la Dictadura de Primo de Rivera. En todo caso, es una etapa definida por su irregularidad y por la heterogeneidad de comportamiento de los distintos sectores económicos urbanos.

Superada la fase bélica, la prosperidad propia del período prebélico volvió a algunos negocios empresariales locales. Parte de la responsabilidad de la recuperación hay que atribuirla a factores exógenos, fundamentalmente aquéllos vinculados con la evolución de las actividades marítimas. En primer lugar, el restablecimiento de la corriente migratoria con destino a América, que, junto con su secuela en forma de remesas, permitió la recuperación de las actividades terciarias en general, tanto en A Coruña como en los otros puertos de pasajeros gallegos (Barreiro Fernández, 1984). El tráfico de pasajeros era por entonces vital para la vida económica de la ciudad, en especial el de emigrantes⁴²¹.

En segundo lugar, el despegue del sector pesquero que, coincidiendo con el final de la guerra, vivió una de sus coyunturas más prósperas. La delicada situación que atravesó el sector había comenzado a experimentar un relativo alivio hacia el final del conflicto, presagiando el gran cambio que se produjo después de la guerra. Finalizada la contienda fue cuando verdaderamente se inició una nueva etapa en la historia de las pesquerías regionales y coruñesas⁴²². Las capturas experimentaron un notable incremento, debido a la caída de la actividad de los primeros tres años de conflicto y a la casi total paralización de la mayor parte de las flotas europeas, lo que trajo a los caladeros la necesaria recuperación tras el esfuerzo extractivo anterior. Esta etapa de expansión se prolongó hasta aproximadamente 1921, igual que en Galicia (Giráldez, 1996).

⁴²¹ Grandío (1994: 21). "El tráfico de pasajeros que más interesa a La Coruña es el de los de tercera clase que emigran o inmigran". "El puerto de La Coruña", *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, año 1, abril-agosto 1924, nº 1, Cámara de Comercio de La Coruña, p. xi.

⁴²² Con la introducción de modernos sistemas de pesca, mejora en los equipos de captura, uso del acero en los cascos, generalización del arrastre unilateral y acceso a nuevos caladeros (Paz Andrade, 1973; Carmona, 1990c).

A partir de entonces, las actividades marítimas gallegas, además de verse afectadas por la crisis de posguerra (general a todos los negocios marítimos españoles), tropezaron con algunos problemas particulares. La principal, el hecho de que la fuerte expansión de las pesquerías en una plataforma estrecha como la gallega (Labarta, 1985: 27) comenzaba a mostrar rendimientos decrecientes, afectando a los resultados económicos de los armadores. Afortunadamente, la capitalización del sector adquirida durante la guerra les permitió implementar una política de ampliación de las áreas de pesca (Carmona, 1997: 259).

Otro de los problemas graves era la mejora de las condiciones técnicas del transporte del pescado en fresco, puesto que un perfeccionamiento de las infraestructuras y de los materiales posibilitarían una expansión del mercado. No olvidemos que el transporte de pescado en fresco al interior (especialmente a Madrid) constituía uno de los negocios más importantes de un destacado sector del empresariado coruñés. Durante esta década comenzó a tomar posiciones la comercialización de productos pesqueros desde A Coruña⁴²³, de manera que a finales de los años veinte se consolidó un grupo de grandes asentadores en los mercados centrales, que a partir de entonces orientaron o canalizaron la exportación desde los propios puertos (Sinde, 1999).

Después de la guerra se generalizó la utilización del camión como medio de transporte para el pescado fresco⁴²⁴, como alternativa a unas tarifas ferroviarias que se mantuvieron a un nivel elevado durante todo el primer tercio del siglo⁴²⁵. Las referencias a

⁴²³ El principal rasgo diferenciador del puerto de A Coruña con respecto a otros puertos pesqueros gallegos ha sido el predominio de la pesca en fresco, su rol como puerto de referencia para los desembarcos de los puertos del entorno, y el mayor nivel de precios de la pesca descargada con respecto a otros lugares, por ejemplo Vigo.

⁴²⁴ *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña*, La Coruña, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, 1935, p. 5. Aunque en A Coruña este transporte se desarrolló con algo más de lentitud que en Vigo, hacia los años treinta estaba plenamente consolidado, habiéndose abandonado prácticamente el transporte ferroviario. Consejo de Industria. Ministerio de Economía Nacional, *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*. Coruña, Madrid, s.f. (c. 1932).

⁴²⁵ Dicha opción sólo fue viable a medida que el transporte por carretera comenzó a ofrecer una alternativa competitiva para el transporte terrestre, una vez que el desarrollo de la red viaria y la oferta de

los problemas del transporte ferroviario son continuas. A pesar de que el pescado era considerado mercancía preferente⁴²⁶, los trenes pescaderos no disponían de vagones suficientes, sus horarios eran excesivamente rígidos, el material móvil se encontraba en pésimo estado, las condiciones del transporte eran inapropiadas y antihigiénicas, pues los vagones isotérmicos eran prácticamente inexistentes y el transporte se efectuaba en vagones ordinarios, cubierto bajo embalaje con hielo⁴²⁷, etc. (Sinde, 1999). Incluso la conexión con el ferrocarril desde el puerto y las propias dependencias de la estación eran inadecuadas para el servicio⁴²⁸. De hecho, se observa que el tráfico ferroviario de gran velocidad (en donde se transportaba el pescado) presenta una evolución irregular hasta aproximadamente 1923 (Gráfico 7).

El uso del camión y del transporte por carretera reunía numerosas ventajas. Este medio de transporte acercaba el producto a ciudades que no contaban con ferrocarril. Además, eliminaba rigideces (horarias y de recorrido) y tiempos muertos, y conseguía

medios de transporte y energía estuvieron disponibles (Gómez Mendoza, 1989; Uriol, 1992; Frax y Madrazo, 2001). Posteriormente, la explotación de las líneas de transporte por carretera se desarrolló en condiciones (económicas, legales y tributarias) ventajosas en comparación con las líneas de ferrocarril (Rodríguez Lázaro, 2001).

⁴²⁶ En virtud de Real Orden de Ministerio de Fomento de 28 de octubre de 1921, lo que entraba en flagrante contradicción con lo establecido por la Real Orden del propio Ministerio, de 8 de octubre de 1921, por la cual se autorizaba a las compañías ferroviarias a duplicar la duración de los plazos reglamentarios de expedición, transmisión y entrega, e incluso a aumentar en un 50 % más el tiempo de transporte. *El transporte ferroviario del pescado (Exposición al Ministerio de Fomento)*, La Coruña, 1922, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, pp. 219-221.

⁴²⁷ Una de las empresas más importantes de fabricación de hielo artificial, la *Compañía Frigorífica, S.A.*, constituida en 1919, con un capital de 250.000 pts (ampliado posteriormente a 350.000 pts), experimentó una etapa de expansión de sus beneficios entre 1919 y 1922 (17.726,5 pts en 1919, 14.277,2 en 1920, 5.149,7 en 1921 y 37.729,7 en 1922), manteniendo unas rentabilidades sobre el capital entre el 5,7 y el 15,1 %. La excepción fue 1921, coincidiendo con la crisis pesquera. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4540-4544. En el Consejo de Administración de la sociedad estaban representados los intereses de los armadores y de otros grupos vinculados con la pesca: Gumersindo Roura Teixidor, Federico Fernández Sar, Guzmán Rodríguez Rincón, Anselmo Cea García, Paulino Freire Piñeiro, Manuel Cortés Vázquez y otros. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1930, p. 465.

⁴²⁸ ACTAS Pleno COCINC, mayo de 1924. Las compañías ferroviarias españolas no se habían modernizado suficientemente y consideraban todavía al pescado como mercancía de última clase. Las consecuencias se sufrieron especialmente en los puertos gallegos (Lledó, 1943: 431-437), ante lo cual se alzaron numerosas voces de protesta, *Memoria del Congreso Nacional de Pesca de 1928*, San Sebastián, 1928, aun a pesar de que algunos puertos como Avilés, San Sebastián o A Coruña contaban con la ventaja de que la falta de uniformidad de las tarifas les beneficiaba. A dichos puertos se les aplicaban descuentos por mermas que podían alcanzar hasta el 12 % (Sinde, 1999). Dentro de este panorama, la única excepción parece haber sido la de la compañía *Pescaderías Coruñesas*, que implantó un servicio de

trasladar el pescado a los mercados centrales del interior peninsular mucho más rápidamente que el ferrocarril⁴²⁹, permitiendo el envío de pequeñas partidas a un menor coste (Giráldez, 1997a: 60-61). El transporte por carretera alcanzó tal importancia que, a pesar de que a principios de siglo el ferrocarril monopolizaba las remisiones de pescado fresco, llegó a movilizar casi dos tercios de las expediciones⁴³⁰.

Sin embargo, en vísperas de la etapa primorriverista (aproximadamente en 1921-22), el sector pesquero comienza a presentar unos síntomas de agotamiento que se agudizaron con el tiempo, que perduraron prácticamente hasta los últimos años de la dictadura, manifestándose, además, algunas rigideces en la demanda. Giráldez (1996: 302) sitúa esta fase en Galicia y en España en torno a 1920. En A Coruña se puede retrasar hasta 1921, si tomamos como indicador el volumen de capturas e incluso el valor nominal de la pesca. No obstante, si empleamos el valor en pts constantes de 1913, todavía se aprecia un moderado crecimiento hasta mediados de la década, a consecuencia del escenario deflacionista imperante por entonces.

La crisis de adaptación posbélica afectó más tardíamente al sector, pero la actividad pesquera en A Coruña atravesó probablemente la situación más crítica del primer tercio del siglo. Los años veinte fueron bastante duros para la pesca, debido al agotamiento de los caladeros (Giráldez, 1996: 302-303), cada vez más alejados, además, de las costas españolas, a las rigideces de la demanda, y a la subida de los costes de producción. Esta etapa coincide con un agotamiento relativo de los caladeros situados frente a las costas del Cantábrico y Galicia, lo que dio lugar a la búsqueda de nuevas áreas de pesca con mayor poder de captura. Como consecuencia de ello, parte de la flota de arrastre gallega se desplazó hacia el sur peninsular, a Sevilla, Algeciras, Huelva y,

vagones frigoríficos en 1911, que posteriormente se extendió a otras empresas (Domínguez, 1921).

⁴²⁹ Frente a la lentitud de los trenes mixtos, que podían tardar hasta tres días en realizar el trayecto A Coruña-Madrid, los camiones permitían a finales de los años veinte acortarlo a unas 15 horas (López Gómez, 1953: 536-537).

⁴³⁰ Pérez Iglesias y Román (1983: 141). La preocupación de las compañías ferroviarias crecía tras el final de la guerra europea. Así lo reconocía la Compañía del Norte en 1921, al hacer notar que la competencia del camión estaba desplazando de manera "inquietante" el transporte de determinados productos como los géneros frescos. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1958-1939). Historia. Actuación. Concesiones. Ingresos. Gastos y Balance, Madrid, Espasa-Calpe*, p. 289.

sobre todo, a Cádiz, para beneficiarse de su proximidad a los casi inexplorados caladeros de Marruecos y del Banco Canario-Sahariano (Varela Lafuente, 1985: 133; Eiroa, 1997: 72; Giráldez, 1997a: 19), en la línea de lo que realizaron otras flotas del norte peninsular, como la asturiana (Ocampo, 2002: 86). En realidad, las primeras expediciones de buques de pesca a esta zona comenzaron en 1905, capitaneadas por bous de A Coruña, con lo que antes de la guerra mundial existían ya en Cádiz algunas casas armadoras gallegas, como *Tejero, Mariñas y Cia.*, de A Coruña, o *Dominguez Macaya*, de Vigo⁴³¹. Otros armadores, en menor número que los anteriores, emigraron a Pasajes, para faenar en caladeros franceses⁴³². Este avance no impidió que persistiese el dualismo entre sectores tecnológicamente punta y los modelos de explotación tradicionales⁴³³.

En el capítulo de los costes, hasta los años veinte el precio del carbón no había constituido una preocupación para el sector pesquero gallego, excepto en coyunturas excepcionales como la de la guerra mundial. Pero el coste de adquisición del carbón a principios de los años veinte comenzó a figurar de nuevo como la primera partida de gasto de las empresas pesqueras. Esto provocó que los armadores buscasen formas alternativas de abastecimiento, de manera directa, prescindiendo de los intermediarios (Giráldez, 1996: 322 y ss.; Giráldez, 2002: 96). En 1921 se inauguró un régimen de

⁴³¹ Giráldez (1996: 274-275; 2002: 93), Sinde (2000: 68). El movimiento de armadores coruñeses hacia otros puertos, que se había iniciado durante la contienda europea y se consolidó en la posguerra y en los años veinte explica en buena medida la irregular evolución de la matrícula registrada correspondiente a los buques pesqueros (Lista 3ª). La *Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española* elaborada por la Subsecretaría del Ministerio de Marina, correspondiente a los años 1909 y 1914 muestra un crecimiento del número de buques de más de 100 TRB con respecto a principios del siglo. El número de unidades era de 14 en 1909 y 13 en 1914, con un tonelaje total de 2.412 y 2.321 tms respectivamente, cuando en 1900 apenas figuraban matriculados dos buques de estas características. Sin embargo, en 1922 sólo aparecía registrado un buque de menos de 100 TRB en A Coruña, mientras en 1925 se habían matriculado 9 buques entre 20 y 100 TRB y 5 de más de 100 TRB, con un tonelaje total de 1.205 tms. En 1930 aparecían 14 y 6 buques, respectivamente, con un tonelaje total de 2.455 tms. En 1935 y 1939 la cifra se estabilizó en 11 buques de más de 100 TRB. Se ha podido constatar un desplazamiento muy numeroso de armadores y buques hacia otros distritos marítimos, principalmente hacia San Sebastián y hacia el sur del país.

⁴³² Eiroa (1997: 72). En sentido inverso, la flota pesquera se nutría también de barcos que no pertenecían a la matrícula coruñesa. Según Carré (1929: 478), el total de buques que operaban en el puerto se podía estimar en unos 110 vapores y 40 bous, cuyo valor se calculaba en torno a 20.000.000 pts. Además, todavía subsistía un elevado número de palangreros, tarrafas, traineras y lanchas, tanto coruñesas como de los puertos inmediatos.

primas directas a la producción española (Real Decreto de 17 de marzo), para, más tarde, establecer primas al carbón nacional que saliese en cabotaje por los puertos de Asturias. Y en 1927 se estableció la obligatoriedad del consumo de carbón nacional (Perpiñá, 1935). Los resultados para la pesca costera fueron catastróficos (a la flota de altura se le permitía utilizar hasta un 80 % de carbón extranjero). El carbón nacional era más caro y de menor calidad, restaba espacio en el barco para otros usos, tenía un menor poder calorífico, un menor rendimiento, tardaba más tiempo en alcanzar la presión necesaria para poner en marcha las máquinas, y tenía una mayor proporción de menudos, lo que a la larga terminaba averiando las máquinas⁴³⁴.

Aunque la crisis ya estaba en marcha, también debió influir la decisión del Ayuntamiento de establecer un arbitrio sobre la contratación de la pesca descargada en 1924, un gravamen similar al que se aplicaba en otros puertos peninsulares (Argüelles, 1931: 145-147). El arbitrio gravaba la carga y descarga de los aparejos del trabajo pesquero, hasta que se suprimió en 1926⁴³⁵. El resultado final fue el fuerte encarecimiento del pescado, tanto en su valor en lonja como en su posterior venta para consumo local y en el interior peninsular⁴³⁶.

El momento más delicado se vivió en los años centrales de la década. La crisis tocó fondo en 1923, cuando se registraron las cifras más bajas de producción del período⁴³⁷. La disminución afectó principalmente a la sardina, que desapareció de las costas en 1917-24 (Romani, 1981: 103). Pero las especies de arrastre también sufrieron un retroceso, provocando una de las mayores crisis del puerto⁴³⁸. El volumen de capturas permaneció

⁴³³ Labarta (1985). Tesis no compartida por Sanz (1983).

⁴³⁴ ACTAS Pleno COCINC, 1927. En los años treinta el problema de la calidad del carbón no sólo no se había resuelto, sino que se había agudizado. *Industrias Pesqueras*, 1 de febrero de 1932; "La cuestión del hambre", *El Pueblo Gallego*, 30 de junio de 1932, p. 1.

⁴³⁵ ACTAS Pleno COCINC, años 1924-1926.

⁴³⁶ El incremento del precio se explica por la inelasticidad de la demanda, presente en la primera fase comercial a nivel de Lonja (Moro, 1967: 75). También contribuyeron otros factores: los aranceles que gravaban los elementos auxiliares, la falta de elementos técnicos para la pesca, el elevado número de intermediarios, etc. (Argüelles, 1931: 65-83).

⁴³⁷ ACTAS Pleno COCINC, años 1923 a 1926.

⁴³⁸ Por aquellos años la costa de la provincia de A Coruña era todavía rica en algunas especies, especialmente de fondo. No sólo faenaban los buques de la matrícula coruñesa, sino también embarcaciones de otras

prácticamente estancado hasta 1927, a los niveles de 1923, con la excepción de una recuperación coyuntural en 1924. La crisis no comenzó a remontar el vuelo hasta finales de los años veinte, cuando el panorama mostraba unas realidades bastantes más optimistas para el puerto de A Coruña⁴³⁹.

El tráfico portuario experimentó asimismo una desaceleración en su ritmo de crecimiento en el año 1919, que fue seguido de una intensa caída en 1920, siguiendo el ritmo de la crisis económica internacional y nacional (Gráfico 5). Esta caída fue probablemente la reacción al auge coyuntural inmediatamente posterior a la guerra vivido por Europa. Valcárcel atribuye el descenso del movimiento de mercancías de 1920 un tanto lacónicamente a “trastornos de índole social” (Valcárcel, 1923: 58). El posterior crecimiento del año 1921 estuvo, en cambio, fuertemente condicionado por el aumento de los embarques de carbón mineral con destino a la flota pesquera coruñesa.

4.3.2. Una estructura comercial sin alteraciones significativas

La estructura del sector comercial no sufrió ninguna conmoción que alterase significativamente su composición interna, ni tampoco el rango jerárquico de las distintas actividades que lo integraban. Si en 1914 los dos sectores dominantes eran el de la Alimentación y los Textiles, a pesar de que la guerra tuvo efectos negativos sobre el número de empresas de distribución de ambos sectores, en 1919 su número había crecido de tal manera que prácticamente se había restablecido la normalidad en el primero de ellos, aunque no ocurriese lo mismo con los textiles. De hecho, el único sector que experimentó un aumento apreciable fue el de la alimentación, dado que para el resto podríamos calificar los años de la guerra como la crónica de un tiempo perdido. En cuanto a las cuotas de la contribución industrial, la evolución no siguió un patrón demasiado diferente.

4.3.2.1. Las actividades de primera necesidad, monopolizadoras del crecimiento del sector

procedencias, aunque el esfuerzo pesquero disminuyó paulatinamente los rendimientos. Vázquez Paz, J. en *La Voz de Galicia*, 22 de septiembre de 1927, 9 de octubre de 1927 y 19 de octubre de 1927.

⁴³⁹ *La Voz de Galicia*, 8 de abril de 1928.

comercial

Dentro del sector de la Alimentación, se aprecian algunos signos que mueven a pensar en una recuperación sostenida del sector. La mayor parte de las empresas existentes, ya fuesen creadas tanto antes como durante la guerra, experimentaron una evolución empresarial sintomática de una recuperación de los negocios. En los casos en los que tributaban por utilidades, se puede observar una mejoría de sus cuentas. Empresas como *López y Sánchez, Hijos de Benito Ares, Sastre y Cia.*, el *Gran Café Méndez Núñez, S.A.*, etc. así lo atestiguan⁴⁴⁰.

En primer lugar, y como hecho fundamental que permitió la normalización del abastecimiento al mercado urbano y al *hinterland*, el tráfico portuario volvió a desenvolverse con un cierto grado de continuidad y esto repercutió favorablemente en los negocios alimenticios, aunque algo menos en los textiles. Empresas como *Pérez Hermanos*, dedicada a la compraventa de tejidos desde 1915 tuvieron en 1920 unos beneficios de 19.045,5 pts sobre un capital social de 20.000 pts; en 1921 los beneficios fueron de 25.575,4 pts, en 1922 de 22.564,9 y en 1923 de 21.936,3 pts, en la línea de lo ocurrido con *Baamonde Hermanos*⁴⁴¹. En cambio, sociedades como *A. Ansede y Cia.* sufrieron pérdidas en los primeros años veinte.

Desde diversas instancias se solicitó la concesión de un depósito franco para el puerto coruñés, lo que le situaría en una ventajosa posición para competir con los más poderosos puertos del norte de España. Esta era una demanda que venía de antiguo. Desde al menos principios del siglo XX se había demandado insistentemente un afianzamiento de la posición mercantil del puerto, aunque sin resultado.

⁴⁴⁰ Los beneficios de *López y Sánchez* pasaron de 97.351,3 pts en 1920 a 61.173,8 en 1921, 56.318,9 en 1922 y 64.220,0 en 1923, con una rentabilidad sobre el capital entre el 14,5 y el 25 %. El *Gran Café Méndez Núñez*, de tener pérdidas en 1918 y 1919 pasó a unos beneficios de 26.092,4 pts en 1920, 21.109,0 en 1921, 25.547,0 en 1922 y 33.532,79 en 1923. Algo similar le ocurrió a la sociedad *La Terraza, S.A.* ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4541-4545.

⁴⁴¹ Los beneficios de *Pérez Hermanos* continuaron aumentando hasta 1923. Tras sufrir una leve caída en 1924, continuaron creciendo durante 1925-27. En cambio, *Baamonde Hermanos* mantuvo una tendencia de beneficios decrecientes hasta 1926.

En la segunda década del siglo, las infraestructuras del puerto no estaban a la altura de la actividad que se generaba en el recinto (Rodríguez Maneiro, 2002a: 18). A principios de siglo se había demandado desde los segmentos comerciales de la ciudad la instalación de un fielato en el muelle de Linares Rivas ya que, ante las dificultades y escasez de espacio de almacenamiento, se hacía necesaria la construcción de nuevas instalaciones. Con anterioridad a la guerra mundial, en distintas ocasiones pareció que el proyecto iba a culminar con éxito. Sin embargo, en realidad, la situación se prolongó por espacio de varios años⁴⁴².

A lo largo de los primeros años del siglo XX se articularon varios proyectos de ley de creación de depósitos francos en España⁴⁴³. Pero a partir del año 1912 comenzó una acentuada actividad en pro de ese objetivo, gestiones que se intensificaron durante la guerra, sobre todo por mediación de la Cámara de Comercio local. Mientras tanto, a la altura de los años veinte, ya habían sido concedidos varios depósitos francos a diversos puertos españoles. El que más directamente afectaba a Coruña fue el que se concedió al puerto de Vigo en 1918⁴⁴⁴, aunque éste no habría de entrar en pleno funcionamiento hasta 1931 (Pereiro, 1981: 61).

En 1919 se constituyó el Gremio de Armadores de Pesca, una de las entidades integrantes de la Asociación General Patronal de La Coruña⁴⁴⁵. Esta entidad promovió la

⁴⁴² Paralelamente, ya en 1901 existía un proyecto de construcción de almacenes de depósito, junto con (por primera vez) una Bolsa de Comercio. Los continuos problemas en las operaciones de carga y descarga aconsejaban la aplicación de dicho proyecto. Pero años más tarde todavía no se habían tomado las medidas necesarias. El establecimiento de nuevos tinglados también planteó dificultades. Uno de los primeros que se proyectó en este período data de 1906. Al igual que habría de ocurrir más adelante, fue realizado con notable dilación, en la zona de los nuevos muelles.

⁴⁴³ Tras una considerable demora, en 1907 vio la luz un proyecto del Ministerio de Hacienda que aprobaba el establecimiento de diversos puertos francos. A Coruña no figuraba entre ellos. Esta primera decepción sirvió de estímulo a las fuerzas locales, que a partir de entonces renovaron sus esfuerzos para la consecución de un depósito franco en el puerto.

⁴⁴⁴ Real Decreto de Ministerio de Hacienda de 22 de octubre de 1918.

⁴⁴⁵ La Asociación General Patronal de La Coruña nació como una agrupación de colectividades y gremios. En sus comienzos tuvo un alcance más reducido, aunque posteriormente amplió su esfera de acción, atrayendo a otros colectivos, lo que permitió ejercer con mayor eficacia una labor conciliadora entre patronos y obreros. "La Asociación General Patronal de La Coruña", en *Libro de Oro de Galicia*, Madrid, Rivadeneyra, 1932, [s.a.], p. 731. Entre sus funciones se encontraba la de realizar servicios de carga y descarga en los muelles del puerto, a través de la organización de la correspondiente colla. Sus miembros eran: Presidente, Aurelio Ruenes Blanco (presidente del Gremio Comercial). Tesorero,

consecución del depósito franco para los barcos de pesca, mientras se seguía insistiendo en la necesidad de habilitación de nuevos almacenes, pues el proyecto del fielato sufría aun considerables retrasos y paralizaciones.

El Real Decreto de 25 de marzo de 1919 aprobó la concesión de un depósito franco a Coruña. En 1920 el Ministerio de Hacienda dio por fin el visto bueno a la solicitud presentada por un consorcio de entidades coruñesas para el establecimiento de un depósito franco. Sin embargo, sorprendentemente, los interesados pospusieron la presentación definitiva del proyecto al Ministerio. El resultado fue una sucesión de solicitudes de prórroga presentadas por el consorcio hasta 1928⁴⁴⁶. Pero el Ministerio fijó en 1926 un período máximo después del cual la concesión caducaría⁴⁴⁷. Y eso fue lo que ocurrió, perdiendo A Coruña los derechos de instalación del depósito.

En consecuencia, el depósito franco general para el puerto siguió siendo denegado, incluso tras la aprobación del régimen jurídico de los consorcios de las zonas francas, constituidos con arreglo al Real Decreto-Ley de 11 de junio de 1929, de bases de puertos, zonas y depósitos franco. De hecho, en A Coruña no se logró un depósito comercial hasta el año 1949, y éste se convirtió en depósito franco en fecha tan lejana como el año 1965, con un régimen fiscal más beneficioso, pero inferior a lo que supondría una zona franca⁴⁴⁸.

Eduardo Fariña Dalmau (presidente del Gremio de Consignatarios de Buques). Vocal 1º, Manuel Reimúndez González (presidente del Gremio de Construcción). Vocal 2º, Julio Wonemburger Canosa (presidente del Gremio Industrial). Vocal 3º, Manuel Carro Paradela (presidente del Gremio de Panaderos). Vocal 4º, Arturo Montel Martínez (presidente del Gremio de Servicios Públicos). Vocal 5º, Eduardo Cifuentes Caso (presidente del Gremio de Hoteles, Cafés y Confiterías). Vocal 6º, César Pérez Quevedo (presidente del Gremio de Armadores de Vapores de Pesca). Secretario, Julio García Colmelo. *Anuario Guía de La Coruña*, 1930, La Coruña, Nós, pp. 123-126.

⁴⁴⁶ Prórrogas anuales concedidas en las Reales Órdenes de 2 de marzo de 1920, 23 de marzo de 1921, 24 de abril de 1922, 9 de abril de 1923, 22 de abril de 1924 y 22 de mayo de 1925.

⁴⁴⁷ Posteriormente, el Real Decreto Ley de 11 de junio de 1929, que fijaba la organización y funciones de los Puertos, Depósitos y Zonas Francas, dio validez definitiva (todavía más, si ello era posible) a esa caducidad. Asimismo, el Real Decreto de 22 de julio de 1930 aprobaría el Reglamento para su posterior desarrollo.

⁴⁴⁸ Martín Lunas (1967: 150). Desde la Cámara de Comercio coruñesa se plantearon dudas razonables de que el depósito franco tuviese éxito, ya que probablemente en sus inicios no tendría movimiento suficiente de mercancías para cubrir los gastos que originase su funcionamiento. *Estudio realizado, op.*

Por otro lado, la población de A Coruña, a pesar de la permanencia de irregularidades en los suministros marítimos, se encontraba mucho mejor abastecida y la situación comenzó a ser de normalidad, desde el punto de vista de los mercados. Algunas industrias relacionadas con el sector de la alimentación experimentaron incluso un auge exportador tras la guerra, caso de la industria conservera, que exportó por valor de 16 millones de pts en el año 1919, una cifra superior a la de los años precedentes⁴⁴⁹. Es algo sintomático de la naturaleza de la recuperación, porque la mayoría de los negocios de este sector aumentaron en número, si bien destaca por su trascendencia el comportamiento positivo de los mayoristas y comerciantes especializados en el tráfico con el exterior de la ciudad. En este sentido, se incrementaron paulatinamente las salidas de pescado en fresco, hasta el punto de que esta actividad se convirtió en el transcurso de la década siguiente en una de las más importantes del sector alimenticio, en términos cuantitativos.

El caso de la industria conservera es ciertamente la excepción dentro del sector, en términos de orientación hacia el mercado, pues el standard de la ciudad era su especialización en la satisfacción de la demanda regional y, sobre todo, local. De ahí la trascendencia de las actividades comerciales que se ocupaban de la atención del espacio económico próximo.

Por el contrario, los restantes sectores comerciales urbanos no compartieron la coyuntura alcista de las actividades básicas. El crecimiento del número de empresas se estancó prácticamente en todos los sectores, lo que demuestra que en la inmediata posguerra la actividad económica en A Coruña todavía no se había normalizado plenamente.

cit., p. 14. En cambio, en Vigo disfrutaron de una Zona Franca, gracias al Decreto de 20 de junio de 1947 que lo autorizaba (Pereiro, 1981: 120).

⁴⁴⁹ Fernández Santander (1987: 93). El movimiento de capital de la industria pesquera en 1914 había rondado los 40 millones de pts. *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1914. Otro indicador, para la década de los treinta, efectuado por Peña, valoraba en unos 40 millones el valor de las entradas de pescado por los puertos de A Coruña y Vigo (aproximadamente 50.000 tms). De ellas, unas 30.000 tms se destinaban a la exportación y consumo en fresco y el resto a la elaboración de conserva, que cuadruplicaba su valor

4.4. LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS

4.4.1. Los servicios urbanos, los más favorecidos por el final del ciclo bélico

Una vez finalizada la guerra, la actividad económica coruñesa pareció recuperar su pulso lentamente. No obstante, fue el sector servicios el que superó la crisis con mayor velocidad, lo que avala la idea de que su negativa evolución en los años anteriores tuvo mucho que ver con las consecuencias directas del conflicto y, por tanto, una vez desaparecidos los condicionantes que aquél había provocado, los servicios recuperaron su ritmo natural. Fue el sector que comparativamente más creció, sobre todo en lo referente a las cuotas satisfechas, lo que constituye un síntoma de la recuperación económica de la ciudad, pues éstas eran las actividades cualitativamente más importantes.

Las razones de su recuperación radicarón, en buena medida, en el cambio de signo de los factores que motivaron su caída durante la guerra. Y en ello tuvo una notoria incidencia el crecimiento del movimiento portuario en sus distintas categorías. Por tanto, el sector servicios presenta un rasgo específico, que lo distingue de los demás: la constatación de que en períodos de estancamiento o recesión sufría una paralización más pronunciada. Sin embargo, cuando la coyuntura era favorable en general para los demás sectores, el de los servicios se colocaba a la cabeza en la dinamización de la actividad económica en A Coruña⁴⁵⁰. Así parece ocurrir en el período bélico, en la época de bienestar de los veinte y en la crisis de muchas actividades comerciales e industriales que acompañó la llegada de la cuarta década del siglo.

Al acabar la guerra, la situación se fue normalizando paulatinamente. El tráfico portuario comenzó a recuperarse y la vida comercial volvió a retomar el pulso previo al

(Peña Novo, 1929b). Finalmente, a mediados de los años veinte el valor de la pesca desembarcada en A Coruña era de unos 20 millones de pts anuales. Valcárcel (1923). "El puerto de La Coruña", *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, año 1, nº 1, 1924, p. viii.

⁴⁵⁰ Existen diversas referencias teóricas que avalan comportamientos similares en las economías

conflicto. Por esta razón, el número de empresarios experimentó un leve ascenso. Fue ésta una época de esplendor de este tipo de negocios, hasta el punto de que Rodríguez Maneiro (2002b: 28) los denomina “años dorados de los consignatarios”⁴⁵¹. Aunque la información es escasa, los indicios apuntan a que las empresas de consignación y representación recuperaron la tendencia ascendente de sus resultados empresariales⁴⁵².

Los años que siguieron a la guerra mundial constituyeron una etapa de comportamiento irregular del tráfico mercantil portuario, que hubieron de soportar especialmente aquellas naciones con economías marítimas muy desarrolladas, como Gran Bretaña (Aldcroft, 1961). Tras la guerra, se produjo una crisis marítima, que no afectó inicialmente a España, en donde el tonelaje de la flota creció levemente hasta 1922, mientras en los países europeos ocurría lo contrario, al haberse visto afectados por la guerra submarina. En cambio, éstos se recuperaron rápidamente, mientras España disminuía su tonelaje en 1923⁴⁵³. Por su parte, el tráfico mercantil total en A Coruña creció un 32,3 % entre 1918-1923, aunque ello esconda importantes fluctuaciones. A un fuerte incremento del movimiento global en 1918 le siguió una caída en 1919-1920.

En realidad, la recuperación posbélica resulta en cierto modo ficticia, por cuanto el crecimiento del tráfico fue responsabilidad exclusiva de los embarques de mercancías, pero las dificultades derivadas del escenario bélico todavía no se habían extinguido. En 1919 se dio la situación inversa, ya que la recuperación de los espacios portuarios europeos permitió un considerable aumento de las descargas de mercancías,

occidentales. Vid. Gemmel y Wardley (1990), Britton (1991), Daniels (1991).

⁴⁵¹ Vázquez González (2000a: 804), como ya se ha indicado, señala que la época culminante de los negocios de consignación y representación habían sido los años previos a Primera Guerra Mundial.

⁴⁵² *Rubine e Hijos, Nicandro Fariña o Antonio Vega y Cia.* presentan beneficios, aunque la serie es demasiado corta para poder extraer unas conclusiones fiables. En cambio, para *Herce y Cia.* sí se dispone de más información, y pasaron de 80.400,3 pts de beneficio en 1920 a 54.689,8 en 1921, 67.746,8 en 1922 y 77.796,1 en 1923, con una rentabilidad sobre su capital social (de 500.000 pts) que osciló entre el 10,9 y el 16,1 %. Asimismo, para la sociedad *Sobrinos de José Pastor*, aunque no ha sido posible diferenciar los resultados de sus actividades de consignación de las restantes actividades económicas (banca, comercio), los beneficios se incrementaron desde las 180.121,6 pts de 1920, a 690.668,4 en 1921, 771.696,2 en 1922 y 326.717,9 en 1923, y su rentabilidad sobre capital del 18,0 % al 77,2 %. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4541-4545.

⁴⁵³ “Mirando hacia América. Las comunicaciones marítimas con Argentina”, *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, año 1, abril-agosto 1924, nº 1, Cámara

mientras que el efecto invernadero que la guerra había desencadenado sobre algunas partidas de exportación regionales se estaba diluyendo. El resultado fue la evolución divergente de las series de embarques y descargas. La caída del año 1920 se explica por la fuerte recesión que sufrieron algunas economías europeas, con las que el puerto de A Coruña mantenía relaciones comerciales, de forma paralela a la crisis industrial que estaba afectando a la economía española, y que se prolongó, al menos, hasta el año 1921, momento en el que la serie de tráfico mercantil portuario se recuperó definitivamente. Restablecida la normalidad en algunos mercados europeos, se inició un movimiento de buques más intenso, aunque el aumento se inscribe ya dentro de la tendencia de crecimiento que acompañó casi toda la década de los años veinte.

Una vez más, es posible constatar que la evolución de la serie de tráfico mercantil dependía de manera creciente de la entrada de mercancías, tanto vía exterior como, especialmente, cabotaje, pues el porcentaje de descargas sobre el total del movimiento mercantil pasó del 52,1 % en 1918 al 61,5 % en 1923 (Gráfico 16). A partir de ese momento, y hasta la Guerra Civil, esta proporción se mantuvo estable, casi siempre por encima del 65 %⁴⁵⁴.

Estos datos demuestran que la guerra únicamente significó un paréntesis en el comportamiento histórico del puerto coruñés, pues los porcentajes oscilaban entre el 71-75 % antes de la guerra, mientras que en 1918 llegaron a disminuir hasta el 52,1 %. Por tanto, puede parecer, a simple vista, que el conflicto tuvo efectos positivos sobre las exportaciones locales y regionales. Pero, siendo parcialmente cierto esto último, también lo es que el principal efecto de la contienda fue la reducción de las entradas de mercancías⁴⁵⁵. De hecho, las dificultades del tráfico portuario tardaron un cierto tiempo

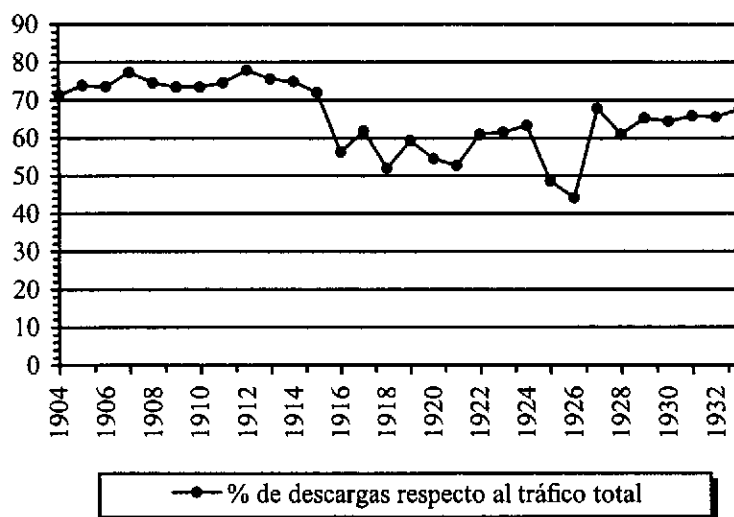
de Comercio de La Coruña, p. 42.

⁴⁵⁴ Tan sólo se registró una mejoría de las salidas respecto a las entradas de mercancías como consecuencia de hechos puntuales, como el notable crecimiento de las salidas entre 1925-26, que estuvo restringido al tráfico de bahía de agua común y carbón mineral. En definitiva, un movimiento propio de la función de redistribución, principalmente hacia la flota pesquera y, en menor medida, hacia otros buques con base en A Coruña o en régimen de escala.

⁴⁵⁵ Las descargas antes y durante la guerra tuvieron el siguiente comportamiento: 1913 = 232.200 tms; 1914 = 214.000; 1915 = 175.835; 1916 = 95.631; 1917 = 117.049; 1918 = 110.187, es decir, tomando 1913 como base (100), una caída hasta un índice 47,5 en 1918. Por su parte, los embarques totalizaron:

en desaparecer, pues, incluso una vez rematada la contienda, el puerto mantuvo unos niveles bajos de actividad, en comparación con la situación prebélica.

GRÁFICO 16. PORCENTAJE DE DESCARGAS RESPECTO AL TOTAL DEL TRÁFICO MERCANTIL DEL PUERTO DE A CORUÑA, 1904-1936



FUENTE: Para 1904-1915, Valcárcel (1923). Para 1916-1939, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero

De nuevo, se puede caracterizar A Coruña como un puerto fundamentalmente de descarga, en el que su *hinterland* no había experimentado una transformación estructural suficientemente profunda, al amparo de las condiciones externas creadas por la guerra. La falta de modernización de numerosos sectores productivos impidió que, al término del conflicto, el espacio económico próximo mudase sus parámetros.

Tras el final de la guerra, la tradicional inclinación del puerto hacia el comercio de cabotaje exhibió un comportamiento perturbado. El tráfico global con el exterior (incluidas importaciones y exportaciones) representaba en 1916 aproximadamente el 9 % del tráfico mercantil total. La guerra supuso un fuerte recorte de la importancia cuantitativa de este tipo de partidas. Sin embargo, a partir de 1919, aunque el porcentaje se recuperó parcialmente, apenas se movió en torno a un 3 % hasta 1923. La lenta

1913 = 74.892 tms; 1914 = 71.722; 1915 = 68.171; 1916 = 74.391; 1917 = 72.353; 1918 = 101.476, con lo que en 1917 el índice era de 96,6, mientras en 1918 era 135,5. Por tanto, los embarques (siendo, además, minoritarios) no compensaron la caída de las entradas.

reconstrucción europeo-occidental dificultaba la vuelta a los patrones de preguerra. Pero lo más grave, a mi juicio, es que el tráfico de cabotaje no consiguió situarse a unos niveles suficientemente elevados, que permitiesen integrar el espacio económico regional dentro de los intercambios nacionales por vía marítima, si tenemos en cuenta que el tráfico de cabotaje en España durante los años veinte experimentó un fuerte crecimiento⁴⁵⁶.

Se observa que las entradas y salidas de cabotaje cayeron un 47,5 % entre 1919 y 1923 (un 24,5 % de descenso con respecto al año 1917)⁴⁵⁷. Esto dio lugar a que el tráfico de cabotaje, que en 1916 representaba el 28,9 % del tráfico total en el puerto de A Coruña (41,1 % en 1917, 62,8 % en 1918 y 41,1 % en 1919, debido al efecto sustitución de los mercados y de los aprovisionamientos), pasase al 31,5 % en 1920 y descendiese al 16,8 % en 1921 y al 14,7 % en 1922.

Estas cifras apuntan en una dirección. A Coruña se estaba convirtiendo durante la inmediata posguerra en un puerto principalmente de tránsito local, un tipo de movimiento, en principio, de escasos efectos inducidos. El tráfico litoral, que en 1916 representaba el 62,1 % de los embarques totales (54,6 % en 1917, 36,2 % en 1918 y 55,3 % en 1919), había aumentado su peso, hasta situarse en el 65,1 % en 1920, el 81,6 % en 1921 y el 82,0 % en 1922. Durante los años siguientes superó en varias ocasiones el 80 %. Por tanto, la especialización portuaria de la ciudad se concentró en el área próxima, y concretamente en determinadas partidas de una importancia creciente, como fueron los suministros de agua y carbón, con destino a la flota pesquera coruñesa. En consecuencia, el crecimiento posterior a la guerra mundial del tráfico portuario general no alcanzó a corregir suficientemente la debilidad estructural del puerto, pues no impidió la continuidad de la concentración en unas pocas mercancías que entraban vía

⁴⁵⁶ Al remate de la guerra mundial, la navegación regular de cabotaje experimentó una coyuntura depresiva. Numerosos buques empleados en la guerra en tráficos exteriores volvieron al cabotaje, dando lugar a un aumento de la competencia, y a la disminución de los fletes a unos niveles aproximados a los de 1917 (Valdaliso, 1997a). Sin embargo, entre 1920 y 1928, el tonelaje transportado vía cabotaje aumentó un 50 %, según las Estadísticas Históricas de España (Valdaliso, 1997a).

⁴⁵⁷ La comparación se ha efectuado en relación con el año 1919, debido a que en 1918 tuvo lugar una anormal subida del tráfico de cabotaje en el puerto de A Coruña. En cambio, a partir de 1919 el tráfico

cabotaje o importación.

Durante la posguerra se alcanzó un cierto equilibrio entre las distintas partidas del tráfico mercantil, aunque el predominio correspondió de una manera cada vez más acentuada a las materias primas y, sobre todo, a los combustibles. Dentro de los embarques, durante el período 1918-1923 el peso lo ostentaron de manera creciente las materias primas (como correspondía a una economía predominantemente agraria como la gallega, que utilizaba como vehículo parcial de canalización de sus producciones el cabotaje) y los combustibles. Entre ambas, representaban más del 80 % del tráfico global entre 1920 y 1923 (y aproximadamente el 75 % en 1918-1919), situación que se mantuvo durante la Dictadura de Primo de Rivera. Por el contrario, la participación porcentual de los alimentos cayó del 14,8 % en 1918 al 9,3 % en 1923, y la de los productos fabricados del 10,5 % al 8,6 %.

Por lo que respecta a las descargas, la evolución fue un tanto diferente. Los alimentos continuaban representando un porcentaje importante, debido al persistente déficit de determinados productos de primera necesidad, que la agricultura regional no era capaz de suministrar en cantidad suficiente. En cambio, las descargas de materias primas tuvieron una evolución muy positiva, como efecto de la función redistribuidora a nivel de tráfico local o de litoral. Asimismo, destaca especialmente el crecimiento que tuvo lugar en las descargas de productos manufacturados, que pasaron de suponer el 16,5 % de los embarques totales en 1918 a representar el 31,1 % en 1923, aunque parte del crecimiento se justifica por la llegada de cuantiosas partidas de material ferroviario.

A nivel de productos, nos encontramos con una plasmación más clara de lo ya expuesto. Las partidas más importantes durante el período posbélico fueron nuevamente los carbones minerales y el agua. La importación de carbones minerales prácticamente se había paralizado durante la guerra, y para 1922-1923 totalizaba más de 35.000 tms. En contrapartida, las cifras que se importaban vía cabotaje superaron las 50.000 tms en 1917, 48.000 tms en 1918 y 53.000 tms en 1919, para descender en picado tras la

volvió a su tendencia normal.

recuperación de las exportaciones (británicas, principalmente) a partir de 1920, momento en el que las entradas de carbón de Asturias comenzaron a caer, hasta las algo más de 19.000 tms de 1923. Como ocurriera durante la guerra, el principal destinatario del carbón fue la flota pesquera. De hecho, en las Memorias de la Junta de Obras del Puerto se señala expresamente que en 1921, de 61.700 tms embarcadas a través del tráfico de litoral, aproximadamente 51.000 habían sido redistribuidas a la flota pesquera coruñesa, es decir, prácticamente el 83 %.

El segundo capítulo destacado era el tráfico de litoral de agua común (o aguada) con destino a los buques que recalaban en el puerto, un servicio realizado desde el año 1908 por la empresa *Hijos de Thomas Guyatt*, que firmó un contrato de suministro en exclusiva con la sociedad de abastecimiento de agua de la ciudad, *Aguas de La Coruña, S.A.*⁴⁵⁸ Este tipo de tráfico experimentó un continuo crecimiento durante los primeros años veinte, como consecuencia del incremento general del tráfico portuario, del aumento del número de escalas de los buques y de la positiva evolución de la actividad pesquera.

En orden decreciente, destacaron por su relevancia las importaciones de maíz con destino al mercado regional, aunque este cereal sufrió un retroceso en los años veinte, del que se beneficiaron parcialmente las importaciones de trigo⁴⁵⁹; las

⁴⁵⁸ En Martínez López *et al.* (2004: 71-73) se relatan las numerosas vicisitudes del contrato firmado entre ambas sociedades.

⁴⁵⁹ En A Coruña existía una perentoria necesidad de construir almacenes generales de comercio y de silos para conservar una importación de cereales que subsanase el déficit anual de maíz que padecía Galicia, cifrado en unas 100.000 tms anuales (Carré, 1929: 473). Las relaciones comerciales con Argentina atravesaron una etapa difícil durante la primera mitad de los años veinte. Según la Cámara de Comercio local, las compañías españolas no concedían excesiva importancia a esas rutas, dejando el tráfico en manos extranjeras. Pero el entorno de creciente proteccionismo imperante debió tener una gran parte de responsabilidad. El producto más afectado fue el maíz, vital para la economía agraria gallega, en donde era utilizado en la alimentación del ganado, aun cuando su utilización experimentó una leve tendencia descendente, dada la creciente utilización de cultivos más rentables, como las plantas forrajeras. Era frecuente que este cereal recalase primero en otros puertos de la Europa noratlántica, como Amberes o Rotterdam, y posteriormente llegasen a Galicia tras un trasbordo. Esto elevaba el precio del producto, por los mayores fletes y por existir más intermediarios en su comercialización. "Mirando hacia América. Las comunicaciones marítimas con Argentina", *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, año 1, abril-agosto 1924, nº 1, Cámara de Comercio de La Coruña, pp. 40-41. ACTAS Pleno COCINC, 28 de mayo de 1923, 24 de septiembre de 1926, 21 de octubre de 1927. Martínez López (1995a).

importaciones vía cabotaje de sal, con destino a las industrias derivadas de la pesca; las importaciones de tabaco (fundamentalmente de cabotaje), que constituían la materia prima de los productos elaborados en la fábrica de monopolio estatal localizada en la Palloza; las entradas de abonos procedentes del exterior (Norte de África, principalmente) con destino al sector agropecuario gallego, que experimentaron un crecimiento mayor conforme nos adentramos en la década de los veinte (Martínez López, 1995a: 98-108); las descargas de producción nacional de hierros y aceros (industria metalúrgica); las descargas de cabotaje, procedentes en su mayoría del norte de España, de cemento, con destino al sector local de la construcción; las crecientes importaciones de gasolina de Estados Unidos, que aumentaron fuertemente desde mediados de los años veinte, una vez que se fue consolidando el tránsito hacia las nuevas formas de energía; y, finalmente, las exportaciones de madera en bruto, con destino a los mercados nacionales y a las industrias transformadoras del Levante español (Rico, 2000).

Por tanto, en conjunto, un perfil similar al que caracterizó el movimiento portuario antes de la guerra. Es decir, predominio de productos que satisfacían una demanda urbana y regional, vía cabotaje, y de embarques que en su inmensa mayoría respondían al perfil de una típica región exportadora de materias primas, en la que tales mercancías no generaban efectos inducidos que permitiesen el despegue de un sector industrial diversificado y bien asentado.

Por lo que respecta al tráfico de pasajeros que circuló a través del puerto, tras una fuerte caída registrada por las estadísticas de la autoridad portuaria en el año 1917, con un total de 23.961 pasajeros en tránsito, en 1918 se alcanzó un mínimo de 15.949 personas. Pero la tendencia cambió drásticamente a partir del final de la guerra. En 1919 se consignaron 41.217 pasajeros en tránsito por el puerto, y en 1920 se alcanzó un máximo histórico de 58.577⁴⁶⁰.

⁴⁶⁰ De nuevo, en 1921-23 la cifra de pasajeros disminuyó. Comparativamente, durante los años veinte, el puerto de A Coruña perdió posiciones, ya que registró un movimiento inferior al Vigo, que durante esos

La emigración tuvo, como vimos, otras contrapartidas en forma de remesas de emigrantes, que permitieron consolidar la banca en la ciudad. Frente a la preponderancia del complejo industrial erigido en torno a la pesca y sus efectos de arrastre en Vigo, en A Coruña, en cambio, destacaba poderosamente la influencia de la emigración, cuyos rendimientos se canalizaban (al igual que en el resto de Galicia) hacia la inversión en valores de rentabilidad más elevada que hacia el simple ahorro. Esto se tradujo en una importante inversión en el sector de la construcción (que en muchos momentos dependió de los capitales que se enviaban desde América) y en un notable papel de la banca como depositaria de valores (Arroyo, 1999: 163).

A pesar de que el grupo de los consignatarios tendió, desde las últimas décadas del siglo XIX, a un mayor grado de especialización en el sector de la consignación y el aprovisionamiento de buques, mantuvo también relaciones muy estrechas con otros sectores económicos no agrarios. En A Coruña gran parte de estos empresarios tuvieron una activa participación en la inversión directa en industrias y servicios públicos y, especialmente, a través de sus fuertes lazos con las principales casas de banca gallegas. Algunos de ellos tenían casas de banca propias o participaron en ellas: Narciso Obanza⁴⁶¹, Enrique Fraga⁴⁶², Raimundo Molina Couceiro⁴⁶³, Martín de Carricarte,

años se movió entre los treinta y los setenta mil pasajeros totales (embarcados y desembarcados): 1918 = 9.655; 1919 = 34.847; 1920 = 67.316; 1921 = 51.187; 1922 = 44.705; 1923 = 52.327. *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación*, Vigo, 1932. Esto consolidó una situación en la que el puerto vigués mantuvo una ventaja en torno a los veinte mil pasajeros más que el puerto de A Coruña durante la Dictadura de Primo de Rivera.

⁴⁶¹ Dentro de la familia Obanza sobresalió Narciso Obanza y Díaz, dedicado al comercio de pieles y la consignación de buques, además de ser uno de los comerciantes-banqueros de la plaza. A mediados de los años veinte tomó el relevo del negocio Narciso Obanza Alonso, empresario que fue teniente de alcalde en la Corporación Municipal de 1930 (González Catoyra, 1994: 218), vocal de la Cámara de Comercio durante la mayor parte del primer tercio del siglo, además de vocal de la sección de Comercio de este organismo en diversas ocasiones, y vicepresidente segundo en 1933.

⁴⁶² Enrique Fraga Rodríguez era un comerciante con una larga trayectoria. Formó parte como socio colectivo de la firma *Eduardo del Río y Cia.*, constituida en 1909, para la representación de empresas navieras y la consignación de sus buques, toda clase de negocios de comisión, además de la importación, y la compra-venta de carbones al por mayor. Anteriormente había trabajado para la empresa a partir de la cual se creó esta última, *Del Río y Cia.*, constituida en 1905, y dedicada a la industria de la pesca (Fernández Santander, 1987: 84; Lindoso, 1999: 148). Fue vocal de las *Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad* en los años cuarenta y consejero del Banco de España en A Coruña. Secretario general de la Cámara de Comercio en 1901, se convirtió en vicepresidente primero en 1912 (Fernández Santander, 1987). Individualmente Enrique Fraga se dedicó a la consignación de buques y al comercio de combustibles minerales desde aproximadamente la segunda década del siglo XX. Después de la Guerra

Eusebio da Guarda, Herce y Cia., Maristany Hnos., Rubine e Hijos, Pedro Barrié y Pastor (Sobrinos de José Pastor), Dionisio Tejero, etc. (Vázquez González, 2000a: 805). De este modo, cuando se constituyan las dos principales iniciativas bancarias, en los años veinte, buena parte de esta burguesía marítima estará presente en su formación y en sus Consejos de Administración.

Por su parte, la pesca atravesó una fase muy favorable, aunque con dos años de caída del volumen de capturas, en 1922-1923, pero no de su valor (al menos, si se mide en pesetas constantes). Según Carré (1929: 473-474), el movimiento de la pesca equivaldría a unos 60 millones de pesetas, mientras que los buques con matrícula en A Coruña totalizarían unas 13.000 tms en cabotaje y 3.400 en pesca (10.500 correspondían a los 10 barcos de mayor tamaño).

Estos elementos explican el comportamiento de los diferentes subsectores. Por un lado, las actividades de consignación y similares experimentaron un crecimiento en el número de efectivos, lo que les permitió incluso incrementar su participación en el conjunto del sector servicios. Paralelamente, las actividades de transporte (incluidas las de transporte marítimo) aumentaron notablemente su participación en el total de las cuotas. Por el contrario, el resto de servicios (hospedería, enseñanza, edición, etc.) no sufrieron cambios dignos de consideración, excepto algunos leves descensos.

4.5. EL RETORNO A LA NORMALIDAD DE LA INDUSTRIA DE A CORUÑA TRAS LAS PERTURBACIONES DE LA GUERRA MUNDIAL

La industria en A Coruña durante la posguerra no experimentó una

Civil, su empresa se transformó en *Enrique Fraga y Cia.* Fue, además, vocal del Consejo de Administración de la *Compañía de Tranvías* entre 1933 y 1949.

⁴⁶³ Raimundo Molina y Couceiro fue uno de los destacados empresarios coruñeses del cambio de siglo. En 1886 constituyó la sociedad *Raimundo Molina y Cia.*, dedicada a la consignación de buques y a operaciones de comisión, que detentaba la representación de la compañía naviera *A. Folch y Cia.* (Lindoso, 1999: 98). Participó en la creación de *Molina, Márquez y Cia.* (1896), dedicada a la pesca, remolque y salvación de buques y otros servicios de navegación. Esta última sociedad se convirtió en *Molina y Márquez* en 1904. Con un capital social de 100.000 pts se dedicó a la explotación de la pesca de altura (Lindoso, 1999). Asimismo, participó en la creación, en 1917, del *Banco de La Coruña*, siendo

transformación sustancial. Tanto el número de industriales como sus cuotas presentan unas cifras próximas al estancamiento, como consecuencia tal vez de ciertos obstáculos estructurales que impidieron al sector retomar posiciones, una vez superados los efectos de la contienda.

Con la guerra, algunas industrias habían crecido, aunque dominase un panorama caracterizado por las dificultades empresariales. Durante la posguerra muchas de las industrias supervivientes se vieron debilitadas por la escasez y carestía de medios de comunicación terrestres y marítimos, por los conflictos obrero-patronales, la inflación, la caída de la demanda, etc. (IRS, 1921b: 119).

A Coruña presentaba una cierta paralización en su desarrollo industrial, tanto en 1920 como en 1921⁴⁶⁴, a pesar de que el puerto recuperase su nivel, siendo como era un indicador claro de la situación industrial, pues desde casi todos los frentes se reconocía que el puerto era la principal fuente de riqueza⁴⁶⁵.

4.5.1. La heterogeneidad del comportamiento sectorial

Desde un punto de vista sectorial, las **industrias alimenticias** coruñesas mantuvieron, en conjunto, una evolución favorable en los años que siguieron a la guerra. Tanto durante la guerra como en la inmediata posguerra, la industria alimenticia española experimentó un notable desarrollo, creándose nuevas fábricas de pasta para sopas, harinas, dulces, chocolates, etc. En A Coruña aumentó el número de empresas y a este aumento contribuyeron todos los subsectores. El mayor crecimiento fue el de los *molidos*, pero no fue acompañado de modificaciones en sus estructuras. Siguieron siendo sociedades que producían para el estricto marco local y a muy pequeña escala, para satisfacer las necesidades alimenticias de la población urbana. Los intentos por establecer moliendas a gran escala fracasaron en la ciudad, al carecer la industria de un mercado amplio, necesario para su desarrollo. Siguieron predominando los molinos con

miembro destacado de su Consejo de Administración.

⁴⁶⁴ *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1920. IRS (1923a: 125).

una sola rueda o un par de muelas.

Los *compuestos*, por su parte, crecieron, pero exclusivamente gracias a la aparición de algunos nuevos establecimientos de bombones y chocolates. El caso más sobresaliente fue el de la empresa *Rubine e Hijos, S.R.C.*, constituida en 1876 (como continuación de *Rubine y Salorio*, creada en 1871), con un capital social de 1.287.541 pts⁴⁶⁵. También proliferaban las fábricas de aguas carbónicas (las popularmente denominadas gaseosas). La más prestigiosa era *La Unión Industrial, S.A.*, constituida en el año 1917, con un capital social de 160.000 pts, y formada por diferentes fabricantes, que consiguieron fundar un establecimiento próspero, con excelente maquinaria, instalaciones y servicio de transporte. Destacó asimismo *La Industrial Comercial*, fundada también en 1917, con un capital social de 50.000 pts. La Unión Industrial tuvo una evolución empresarial positiva, por cuanto sus beneficios se mantuvieron estables durante los años 1919-23, oscilando entre las 23.489,2 pts de 1919 y las 28.479,3 de 1923, cifras elevadas dado su capital social. Otra empresa reseñable fue la fábrica de gaseosas de *López y Sánchez, S.R.C.*, dedicada asimismo al negocio de ultramarinos, cuyos beneficios crecieron de manera significativa.

Desde 1919, las *industrias conserveras* coruñesas recuperaron una cierta normalidad exportadora, tras las perturbaciones sufridas durante la guerra. La importancia de esta industria en la ciudad era un hecho absolutamente reconocido por los agentes económicos urbanos, y se intentó conseguir en frecuentes ocasiones que los derechos arancelarios no se elevasen en los países de destino (Francia, por ejemplo),

⁴⁶⁵ *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1920.

⁴⁶⁶ *Rubine y Salorio* fue creada por Fernando Rubine y Firpo (quien en 1860 se había hecho cargo de la casa mercantil de Juan Aguirre), junto con su esposa Josefa López Ceballos y su yerno Demetrio Salorio y Casal, que continuaba los negocios de la casa de comercio que poseía el primero: la compra-venta al por mayor de géneros ultramarinos, nacionales y extranjeros, y la explotación de una conocida fábrica de chocolate y una fábrica de puntas. Fernando Rubine se asoció también con su segundo hijo político, Félix R. Sesmeros, que dirigía las fábricas de puntas, muelles para muebles y chocolates fundadas por Rubine en Riazor. En 1876 se transformó en *Rubine e Hijos*, continuando los nietos de Fernando Rubine el negocio, pues en 1897 se modificó de nuevo la sociedad, para dedicarse (según el objeto social declarado) a toda clase de negocios, industrias y operaciones de lícito comercio, incluidas las actividades de consignación (por ejemplo de la *Mala Real Inglesa*). Fernando Rubine, además, aportó su capital para la fundación del *Banco de La Coruña* (1857) y más tarde del *Crédito Gallego* (Naya, 1970: 61; Lindoso,

dado el carácter exportador de las conservas⁴⁶⁷. Sin embargo, en 1922 se firmó un acuerdo comercial con Francia que perjudicaba a la industria conservera gallega, en un momento en el que este país intentaba recortar sus importaciones de bienes secundarios y de artículos prescindibles⁴⁶⁸. También se intentó en 1923 que se revisase el sistema de admisiones temporales de hojalata, un mayor auxilio de las políticas arancelarias, el abaratamiento de las tarifas ferroviarias, etc⁴⁶⁹.

El destino entre 1914 y 1935 de estas producciones fueron las repúblicas americanas. También se realizaron envíos hacia Italia y, dentro de España, el mercado más importante se situaba en el Levante. Asimismo, a pesar de la mejora en los medios de comunicación, la escasez y falta de regularidad en los ferrocarriles y las propias dificultades del transporte por carretera motivaron que estos productos no encontrasen excesivas facilidades para ser exportados al resto de la nación. Las remisiones debían efectuarse vía marítima hacia algún puerto de primer orden, para posteriormente redistribuir el producto a otros puntos del interior.

Conviene hacer mención a una última industria agroalimentaria que no aparece recogida en las ECI, a causa de gozar de exención impositiva, pero que mantuvo una gran trascendencia en la ciudad. Se trata de la *Fábrica de Tabacos de La Palloza*⁴⁷⁰. Esta constituía el principal establecimiento fabril de A Coruña y de Galicia durante la segunda mitad del siglo XIX y gran parte del período aquí analizado⁴⁷¹, sobre todo por

1999: 62, 123).

⁴⁶⁷ *Las industrias conserveras (ponencia encargada al Sr. Valcárcel, secretario de la Cámara, por el Primer Congreso del Comercio Español en Ultramar)*, La Coruña, 6 de marzo de 1923.

⁴⁶⁸ Se denunciaba desde instancias coruñesas que el acuerdo supondría un "peligro de golpe mortal" para una industria, la de pescado, que entre Vigo y A Coruña obtenía anualmente más de ochenta millones de pts, y cuyo destino era preferentemente el mercado extranjero. *El "modus vivendi" con Francia y las industrias conserveras*, op. cit., p. 213.

⁴⁶⁹ ACTAS Pleno COCINC, 28 de mayo de 1923.

⁴⁷⁰ Para un análisis de la fábrica de tabacos durante la primera mitad del siglo XIX vid. Alonso Álvarez (1984, 1998, 2003). En este caso se han empleado también los datos obtenidos en un estudio inédito realizado para la primera mitad del siglo XX por Rosa Crespo y Luis Álvarez, *La fábrica de Tabacos de La Coruña en la primera mitad del siglo XX*, Departamento de Historia Económica, Universidade de Santiago de Compostela, mimeo.

⁴⁷¹ Respecto a esta fábrica, el cónsul británico afirmaba "in the Corunna district the only industrie of importance [is] the Corunna tobacco factory". *Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the Year 1912*, p. 2.

el volumen de población empleada: en torno a 3.000 obreras a principios del siglo XX, 2.405 en 1914 y con cifras en torno a los 2.000 trabajadores durante el primer tercio del siglo.

La población laboral de la fábrica coruñesa representaba habitualmente un porcentaje elevado dentro del total de cigarreras españolas (aproximadamente un 10 %). La mano de obra era abrumadoramente femenina y escasamente cualificada, a pesar de lo cual la calidad del producto era elevada. Se daba una discriminación tanto en salarios como en oportunidades, pero las operarias se sentían relativamente satisfechas con su status laboral, pues su situación era más próspera que la existente en otras industrias urbanas. De hecho, gracias a la actividad sindical nacida en el seno de la empresa, los obreros accedieron a la jornada laboral de ocho horas en 1918, y, más tarde, durante la Segunda República, consiguieron mejorar todavía más su condición laboral. El trabajo de las cigarreras constituía en sí mismo una importante actividad de auxilio en las economías familiares de la época. De hecho, la repercusión social de la Fábrica fue muy notoria en A Coruña a lo largo de todo el siglo XIX y primera mitad del siglo XX (Navajas, 1984: 142).

CUADRO 41. NÚMERO DE CIGARRERAS Y PRODUCCIÓN DE LA FÁBRICA DE TABACOS DE A CORUÑA, 1914-1935

Años	Producción	Índice	Nº cigarreras	Índice	Años	Producción	Índice	Nº cigarreras	Índice
1914	32.979.935	100	2.405	100	1925	60.460.642	183,3	2.092	87
1915	32.938.259	99,9	2.362	98,2	1926	61.463.537	186,4	2.049	85,2
1916	35.246.967	106,9	2.285	95	1927	63.708.418	193,2	2.065	85,9
1917	-	-	-	-	1928	-	-	-	-
1918	42.098.663	127,6	2.181	90,7	1929	66.303.022	201	1.952	81,2
1919	49.421.629	149,9	2.181	90,7	1930	-	-	-	-
1920	42.393.553	128,5	1.988	82,7	1931	70.215.442	212,9	1.947	81
1921	50.894.167	154,3	1.975	82,1	1932	67.619.560	205	1.881	78,2
1922	56.131.417	170,2	1.903	79,1	1933	71.361.826	216,4	1.921	79,9
1923	53.363.475	161,8	1.903	79,1	1934	76.719.264	232,6	2.004	83,3
1924	59.410.416	180,1	2.014	83,7	1935	79.352.533	240,6	1.920	79,8

FUENTE: Crespo y Freijido, s.f.

La guerra no tuvo una influencia adversa en esta industria, debido a que la materia prima, aunque de procedencia estadounidense, se recibió con regularidad. De hecho, la carestía del tabaco provocada por la guerra, el aumento del precio de los fletes y de los seguros de los navíos estimuló la mecanización y la tecnificación de las fábricas de tabaco

(Romero Masiá, 1997: 85). Además, tanto la producción como el consumo alcanzaron cifras próximas a las de preguerra, a pesar de la subida de los precios (IRS, 1919a, 2: 216-217).

En conjunto, este fue un período de notables cambios en la empresa. Desde un punto de vista productivo, la primera fase de modernización se sitúa en los años 1890. La segunda fase de la modernización principia en 1905, cuando se pretendió especializar la fábrica en producción de cigarros puros y, en menor medida, cigarros de papel (Alonso Álvarez, 2003: 215). Durante los primeros años del siglo XX se acometieron diversas reformas, hasta llegar en 1910 a la configuración actual del edificio principal. Además, en 1924 se inició la construcción del edificio destinado a Almacén General (Navajas, 1984: 142). Los años veinte presenciaron la tercera fase modernizadora de la empresa, en tres direcciones: introducción de la electricidad como fuerza motriz, instalación de grandes equipos para tratamiento industrial de la hoja, y construcción de un almacén de rama para la hoja (Alonso Álvarez, 1998: 187; 2003: 216). Además, la dirección realizó algunas mejoras en las instalaciones, que se tradujeron en un incremento de la productividad.

Una alta capacidad productiva y una elevada calidad del producto final (principalmente cigarrillos, más que cigarros en esta época) llevaron a una disminución progresiva de las necesidades de mano de obra femenina. Al mecanizarse la producción, aumentó el personal masculino empleado, si bien éste siguió siendo minoritario. Por otra parte la mecanización disminuyó la especialización anterior. Las cifras de producción eran elevadas. La recaudación era, asimismo, importante dado el carácter de monopolio estatal de esta industria, lo que le permitía obtener altos beneficios como consecuencia de la venta a precios monopolísticos.

La **industria textil** española experimentó una fuerte sacudida al terminar de la guerra europea. En principio, la crisis fue menos ruda que en otros sectores industriales. Además, su impacto fue amortiguado por la recuperación del nivel adquisitivo derivado del aumento de salarios de 1920-1921. Sin embargo, la crisis posbélica fue muy aguda, afectando a establecimientos marginales abiertos a lo largo de la guerra (García Delgado,

1983b: 548). Por el contrario, el sector textil en A Coruña, encabezado por la *Primera Coruñesa e Hilados y Tejidos Vilasantar* se recuperó con celeridad, una vez superadas las dificultades del contexto bélico. Frente a las utilidades negativas obtenidas por la Primera Coruñesa en 1918-1919, los beneficios se elevaron a 258.974,4 pts en 1920, 400.054,9 en 1921, 386.788,5 en 1922 y 212.514,3 en 1923, con una rentabilidad muy elevada, entre el 21,3 y el 40 %. Por su parte, Hilados y Tejidos también vio crecer sus beneficios de 39.413,9 pts en 1919, a 44.559,8 en 1920, 400.872,6 en 1922 y 159.058,9 en 1923, con rentabilidades entre el 2,6 y el 26,7 %⁴⁷².

En 1921 se encontraban domiciliadas en A Coruña cinco sociedades de suministro de energía eléctrica: *CEC*, *EIC*, *FCGE*, *Hidroeléctrica del Pindo* y la *SGGE*⁴⁷³. El Cuadro 42 muestra que, para las empresas y fechas que existe información disponible en la contribución de utilidades, la posguerra supuso un retorno a la normalidad productiva, dado que sus beneficios mantuvieron, en general, una tendencia creciente. De todos modos, *Hidroeléctrica del Pindo* (en virtud de la demanda cautiva que representaba su suministro a la fábrica de carburo), la *SGGE* (que se encontraba a punto de afrontar un salto cuantitativo en su escala empresarial) y, sobre todo, la *CEC* sostuvieron una posición más firme, por cuanto sus beneficios fueron más elevados en relación con su capital social.

La **industria maderera** se recuperó tras la guerra mundial, aunque el crecimiento más acelerado del número de empresas se registró en los años veinte, cuando se duplicó el total de efectivos registrados, comenzando a producirse una proliferación, quizá excesiva, de este tipo de establecimientos. Empresas como la fábrica de maderas de *Hijos de Emilio Cervigón Carreras* experimentaron un

⁴⁷² ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4541-4545.

⁴⁷³ *Anuario General de España (Bailly-Baillière-Riera)*, 1921, *op. cit.* En realidad, en A Coruña la única empresa productora de electricidad era la empresa vinculada al Banco de Vizcaya, *EIC*, fundada en Bilbao en 1904 (aunque se hallaban presentes intereses del empresariado coruñés), con un capital de 1.700.000 pts, en tanto la *CEC* y las *FCGE* compraban el fluido a aquella sociedad. La *EIC* era una empresa "extraordinariamente rentable" que poseía el "envidiado" salto de A Capela (Pontedeume), y que formaba parte del grupo del Banco de Vizcaya, competidor potencial del grupo de Sobrinos de José Pastor (Carmona, 1999: 1383). En 1909 esta empresa firmó un acuerdo con la *SGGE*, para evitar la competencia entre ambas, y en 1912 mancomunaron sus servicios en A Coruña (Sequeiros, 1986: 27). En 1914 y 1915 había repartido unos dividendos del 10 % y en 1916-1920 del 11 %. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1921, p. 690.

considerable crecimiento de sus beneficios⁴⁷⁴. Lo mismo le ocurrió a la **industria metalúrgica**, encabezada por las fundiciones de *Hijos de Miguel Muñoz Ortiz, S.R.C.* e *Hijos de Solórzano*⁴⁷⁵.

CUADRO 42. BENEFICIOS Y RENTABILIDAD SOBRE CAPITAL SOCIAL OBTENIDOS POR LAS EMPRESAS DE SUMINISTRO ELÉCTRICO DOMICILIADAS EN A CORUÑA, 1919-1922

	1919		1920		1921		1922	
	B ^{os}	Rentb	B ^{os}	Rentb	B ^{os}	Rentb	B ^{os}	Rentb
CEC, S.A.	182.197	9,1 %	220.049	11,0 %	276.361	13,8 %	318.153	15,9 %
FCGE	32.592	1,6 %	118.010	5,9 %	181.680	9,1 %	238.027	11,9 %
H. del Pindo, S.A.	759.333	63,3 %	-	-	439.134	36,6 %	231.700	19,3 %
SGGE, S.A.	135.390	6,8 %	136.426	6,8 %	120.393	6,0 %	186.847	9,3 %

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4540-4544 y *Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas*

Finalmente, la **industria química** se recuperó de la irregularidad padecida en los suministros durante la guerra. Por ejemplo, los beneficios de la refinería de *Mesa, Marchesi y Cia.* en 1919-20 ascendieron a 145.316,0 y en 1920-21 111.935,0 pts, mientras los de la fábrica de cerillas de *Viuda de E. Zaragüeta y Hermano* pasaban de 5.343,2 pts en 1920 a 20.022,7 pts en 1921. Por otro lado, dentro de la industria química, el consumo de fertilizantes de procedencia no agraria, que a principios de siglo era muy reducido en la agricultura gallega, en torno a 1919-1920 había experimentado un notable crecimiento (Barreiro Gil, 1990: 109-111; Fernández Prieto, 1992), constituyendo una importante fuente de demanda para la producción existente en A Coruña.

La penetración de estos fertilizantes inorgánicos fue bastante lenta y menos intensa que en el conjunto de la agricultura española⁴⁷⁶. Eran un producto relativamente

⁴⁷⁴ En 1921, 15.306,1 pts, en 1922 18.668,7 pts y en 1923 30.689,9 pts, con una elevada rentabilidad dado lo exiguo de su capital social (25.000 pts). ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libro 4545.

⁴⁷⁵ Para la fábrica de fundición de hierro y metales de *Hijos de Miguel Muñoz Ortiz*, fundada en 1910 con un capital de 75.000 pts, que también incluía talleres de reparación de maquinaria, se conserva información sobre sus resultados durante este período. Sus beneficios evolucionaron del siguiente modo: 1920 = 18.459,2 pts, 1921 = 19.097,2 pts, 1922 = 18.874,3 pts y 1923 = 20.407,8 pts, con lo que la rentabilidad de la empresa fue elevada. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4542-4545.

⁴⁷⁶ En 1919, el consumo gallego no suponía ni el 2 % de los abonos comercializados en España (Villares, 1991: 155) y representaba el 0,14 % del total de los fertilizantes utilizados entonces en la agricultura gallega; el resto era inorgánico (Barreiro Gil, 1990: 110). En general, el consumo de fosfatados en

caro hasta principios de los veinte (sobre todo, los superfosfatos de cal) pero después, a partir de 1923-1924, su precio se estabilizó y permitió un aumento importante en su consumo (en 1928, 252.320 qm, con un incremento del 137 % frente a 1919).

Galicia pasó de 14.000 tms en 1919 a 50.000 tms tan sólo diez años después (Villares, 1982a: 368).

**5. La “paz social” de la
Dictadura de Primo de Rivera
y las transformaciones del
ciclo económico, 1923-1930**

5. LA "PAZ SOCIAL" DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA Y LAS TRANSFORMACIONES DEL CICLO ECONÓMICO, 1923-1930

5.1. LA ECONOMÍA DE A CORUÑA SE ADENTRA POR UNA SENDA DE CRECIMIENTO SOSTENIDO

A nivel internacional, los años veinte fueron testigo de los esfuerzos por retornar a las condiciones de normalidad de preguerra. Para ello, las políticas económicas aplicadas se afanaron en restaurar los principales símbolos de la estabilidad anterior, concretados, en el ámbito de las relaciones económicas, en el patrón oro y en el librecambio. Sin embargo, tras la guerra surgieron nuevos equilibrios y nuevas condiciones que imposibilitaban en la práctica el logro de aquel ideal.

A pesar de que se reanudó el modelo de crecimiento asociado a la segunda revolución tecnológica, Europa iniciaba su declive económico relativo, trasladándose la hegemonía y el liderazgo a Estados Unidos, en donde los años veinte constituyeron una década de indudable prosperidad, asistiéndose por entonces al advenimiento de lo que se conocerá como la sociedad de consumo de masas.

Dentro de este período, ordinariamente se ha establecido una bisagra hacia mediados de los años veinte. Si la primera mitad de la década presencié todavía algunos desajustes, a partir de 1925 se logró aparentemente una relativa normalidad económica. Pero continuaban existiendo profundos desequilibrios en las relaciones económicas internacionales que la crisis de finales de la década puso crudamente de manifiesto.

Para comprender la evolución económica española de este período es necesario tener en cuenta la transformación del escenario político. En 1923 era evidente que la representación política del país había caído en un manifiesto descrédito. Fue entonces cuando los sectores dominantes decidieron apoyar un régimen militar que proporcionase cohesión interna al régimen y salvase la monarquía de Alfonso XIII, mediante un acto de regeneración del país. El golpe de Estado militar y la posterior Dictadura de Miguel Primo de Rivera Orbaneja tuvo un declarado carácter transitorio, con la connivencia y el beneplácito del monarca, así como de los grandes propietarios cerealícolas, de la gran

burguesía y sus instituciones patronales. Sin embargo, pronto la teoría dio paso a los hechos ya que, al calor de las corrientes fascistas que recorrían Europa, en 1925 el directorio militar se transformó en un directorio civil, en un intento por institucionalizarse y hacerse perdurable, cuando el consenso social que lo había llevado a la jefatura del Estado estaba ya definitivamente roto⁴⁷⁷. Pero, por lo demás, más que un régimen dictatorial, totalitario, los historiadores generalmente lo han caracterizado como un régimen autoritario paternalista.

Inicialmente, el nuevo régimen contó con numerosas ventajas. Una de las más consistentes fue la adhesión de amplias capas de la sociedad española, sobre todo de la burguesía regeneracionista, que aspiraba a reformar la política nacional. A ello también contribuyó la concienciación por parte de la clase dominante de que los primeros años veinte acababan de ser testigos de una crisis económica generalizada en el país. A partir de 1923 se entró en una nueva coyuntura económica, caracterizada por la prosperidad, que habría de perdurar, aunque no sin discontinuidades, hasta 1929 (Malerbe, 1981: 17; García Delgado, 1986: 120). Esto facilitó el apoyo al gobierno, y éste pudo disponer de margen de maniobra suficiente para acometer algunas reformas necesarias. Se puede debatir sobre el alcance, eficacia, adecuación, coste de oportunidad, etc. de las medidas aplicadas por los gobiernos dictatoriales; pero es necesario encuadrar su conducta en la línea de los gobiernos totalitaristas de la Europa de la época (Fernández Clemente, 1996), cuya preocupación fundamental era la reactivación económica a través de la demanda agregada, vía presupuesto público.

Por tanto, existe acuerdo en señalar que en España, entre 1923 y 1930, tuvo lugar un período de rápido crecimiento económico, favorecido por la favorable coyuntura económica internacional (Harrison, 1988: 141), y por la confluencia de un conjunto de innovaciones tecnológicas y económicas disponibles desde hacía una década, que impulsaron una "formidable expansión" (Carreras, 1990a: 160). Así lo

⁴⁷⁷ Recientes aportaciones de la historiografía europea, definen al fascismo como un conglomerado en el que confluyeron y/o se coaligaron fuerzas políticas y sociales de clase media con intereses divergentes y contradictorios. Su interés común residía en la defensa del orden social y en la destrucción del movimiento obrero (Blinkhorn, 1999).

atestigua el crecimiento del PIB per cápita, que aumentó un 2,5 % anual, resultado del impulso generado por la demanda de inversión y, sectorialmente, por el crecimiento de la industria y la construcción (Comín, 2002: 291). Las industrias de bienes de consumo se desarrollaron, pero el crecimiento más notable correspondió a la industria pesada, en persecución del ritmo de una demanda espoleada por la intensificación de los procesos migratorios campo-ciudad y la consiguiente aceleración de la urbanización.

Tradicionalmente, se ha considerado que el elemento clave que marcó esta etapa fue el marcado nacionalismo económico que caracterizó la política económica del período⁴⁷⁸. Por un lado, existía una fuerte protección arancelaria, articulada a través de una compleja red de trabas a las importaciones, que, en la práctica, pretendían reservar el mercado doméstico para las empresas españolas (aranceles de 1906 y 1922). Por otro lado, el Estado forzó una mayor intervención en la actividad económica (leyes de fomento de la industria nacional de 1907, 1917 y 1924), particularmente en el sector industrial, aunque la eficacia de sus resultados no ha sido demostrada (Comín, 1993; Palafox y Cubel, 1996). Aun siendo en buena medida cierto, no lo es menos que en la mayor parte de Europa se practicaban políticas de corte más o menos intervencionista desde, cuanto menos, finales del siglo XIX. Lo que diferenciaba el modelo español del resto de nuestro entorno era el grado de intervención, pero, paradójicamente, con un menor coste para el Estado, porque se ejecutaba por medio, principalmente, de regulaciones. En todo caso, "arbitrariedad y favoritismo aparte", las medidas de fomento de la producción industrial "no significaban ninguna innovación en la Política Económica del Estado" (Malerbe, 1981: 66) y, en realidad, el nacionalismo económico de los años veinte sería una culminación de tendencias iniciadas varias décadas antes, fortalecidas durante la guerra mundial (García Delgado, 1991: 181).

Como conclusión, el modelo de crecimiento fue desequilibrado. El crecimiento industrial fue básicamente extensivo, con ganancias en la productividad del trabajo muy débiles e incluso negativas, con una cierta pérdida del poder adquisitivo de los salarios

⁴⁷⁸ A pesar de todo, el nacionalismo y el corporativismo de la Dictadura fueron, en palabras de Comín (1991: 107), meramente "charlistas", toda vez que apenas se nacionalizaron activos españoles en manos

que contribuyó a estrangular aún más los niveles de consumo, con un excesivo énfasis en las obras públicas (que permitía absorber el paro, aunque a costa del crecimiento del gasto público), con un creciente desequilibrio de la Hacienda, y con importantes inyecciones de beneficios, que en algunos casos eran cuasi extraordinarios, pero gracias a que el monopolio *de facto* existente en algunos sectores permitía trabajar con costes de producción no competitivos⁴⁷⁹.

Gracias a las investigaciones desarrolladas en los últimos años no es posible sostener la tesis de un estancamiento de la economía gallega durante este período. En Galicia, el camino hacia la modernización que se había iniciado con el arranque del siglo XX, fue retomado en los años veinte (Villares, 1991: 148). La etapa que transcurre de los años 1920 a 1930 fue una época de auge de la economía gallega, que se manifestó en forma de un ritmo acelerado de creación de empleo en el sector industrial (Nogueira, 1980a: 24). Con independencia de las mutaciones posteriores en los años sesenta, se perfila ahora un período de modernización de la sociedad gallega, a través del cambio que se advierte en el sector agrario (Fernández Prieto, 1992) y en el complejo marítimo-pesquero (Fernández González, 2002). El crecimiento probablemente tuvo bastante que ver con el hecho de que durante el decenio de 1920 Galicia experimentó un considerable dinamismo tecnológico (vinculado al citado complejo marítimo-pesquero), que le permitió recuperar posiciones respecto a la media española⁴⁸⁰.

de extranjeros.

⁴⁷⁹ Aracil y Segura (1995: 396). Desde un punto de vista social, la Dictadura presenta un balance contradictorio. El ingreso per cápita muestra una tendencia a la estabilidad, con una cierta mejoría hasta el año 1925, a lo que le siguió posteriormente un suave descenso. En especial, los salarios de los peones disminuyeron después de esa fecha, tras un sustancial aumento en los años anteriores. Por otro lado, el coste de la vida experimentó también una caída, permitiendo una mejora de los salarios reales globales (Ben-Ami, 1983: 200). Ahora bien, como contrapartida, la debilidad de la reivindicación sindical redujo la presión salarial, permitiendo amplios márgenes de beneficios empresariales en un momento en que se elevaba la productividad (Malerbe, 1981: 63). Comín (1991: 128), por el contrario, sostiene que con la Dictadura mejoró la posición de los trabajadores, gracias a unos mejores servicios sociales y al pleno empleo, aunque los salarios reales disminuyesen.

⁴⁸⁰ Ortiz-Villajos (1999). Galicia se encontraba entre las regiones más atrasadas de España en invención, pero despertó en las dos décadas anteriores a la Guerra Civil. Entre 1882 y 1935 fue la única región del grupo de las más atrasadas (Canarias, Castilla-León y Galicia eran las últimas) que aumentó su peso,

El advenimiento de la Dictadura no parece haber constituido el período más dinámico en términos de constitución de nuevas sociedades, ni en Galicia ni en la provincia de A Coruña. Superada la excepcional coyuntura bélica, de la que Pontevedra extrajo las mayores ventajas comparativas, el año de máxima actividad en el conjunto gallego fue 1921. El ritmo de creación de nuevas sociedades y del capital invertido fueron similares en Galicia y en España, y la evolución de las dos provincias más importantes, A Coruña y Pontevedra, fue muy semejante entre sí. El auge que había traído la guerra se cortó a mediados de los años veinte, siguiendo a continuación una breve etapa de acentuada caída del número de sociedades creadas en 1928-1930, en el que el declive fue más intenso en las provincias de A Coruña y Pontevedra que en el resto de España (Abreu, 1992: 254-256).

Como factores principales que pueden haber incidido en este comportamiento, cabe apuntar, en primer lugar, la culminación de la fase de intensa conflictividad asociada al ciclo bélico, que continuó manifestándose con dureza en los años de la inmediata posguerra. En segundo lugar, el final del impulso generado por la demanda exterior sobre ciertos sectores económicos regionales. Una vez que el nuevo régimen se asentó, también lo hizo la actividad económica, permitiendo una estabilidad en el ritmo de creación de nuevas empresas, o si se quiere, un retorno a la normalidad histórica, hecho que ocurre aproximadamente en 1925-28. No existiendo factores coyunturales excepcionales, como los que rodearon al período bélico y posbélico, los impulsos que permitían la creación de sociedades se desarrollaron de acuerdo a lo habitual en períodos de estabilidad.

De todos modos, la serie presenta oscilaciones bastante pronunciadas en A Coruña y Pontevedra. La provincia del sur mantuvo un mayor dinamismo, como consecuencia de la consolidación del impulso industrial acaecido durante la guerra.

aunque la razón fue probablemente el bajísimo nivel inicial de Galicia, ya que en 1882 era la segunda región española con un menor índice de patentes per cápita. Sin embargo, a partir de entonces fue la región con una mayor tasa de crecimiento, tanto en el número como en el índice de patentes per cápita. Su ventaja tecnológica sectorial en concentraba en dos industrias: alimentación (conservas) y material de transportes (construcción naval) más el sector de maquinaria (Ortiz-Villajos, 1997, 1999: 24-25).

Ahora bien, si se analiza la serie de los capitales, la idea de la estabilidad resulta reforzada, incluso con una leve tendencia ascendente en vísperas del período republicano en la provincia de A Coruña. Por el contrario, la serie de Pontevedra experimentó considerables movimientos, con una fortísima caída, coincidente con la llegada de la crisis económica de 1929.

Es probable que la distinta estructura económica de las dos principales ciudades que dominaban las series de las dos provincias atlánticas, A Coruña y Vigo, originase el distinto comportamiento. Según Abreu (1985, 1992) y Carmona (1997: 258), el entramado establecido durante las dos primeras décadas del siglo en las Rías Bajas en torno a la explotación y transformación de los productos del mar vivió durante los años veinte una etapa difícil. Por el contrario, la consolidación de las actividades comerciales y de servicios, orientadas por definición hacia el mercado urbano, junto con el afianzamiento del sector financiero y el de la producción y distribución de energía eléctrica, permitieron una mayor estabilidad en A Coruña⁴⁸¹.

Por otra parte, el principal factor responsable de la divergencia entre la serie de sociedades y de capitales residía en la presencia todavía dominante de las sociedades colectivas, que experimentaron un claro descenso entre 1922 y 1929⁴⁸². En cambio, las sociedades anónimas, menos dinámicas en número (cada año se constituían sólo una o dos nuevas firmas bajo esta forma jurídica en la provincia de A Coruña), contribuyeron a la estabilidad de la serie de capitales, mientras que las sociedades limitadas

⁴⁸¹ Entre las empresas creadas durante los años veinte en A Coruña destacaron *Hijos de Emilio Cervigón Carreras* (1920), *Autogar, C.M.A.* (1920), *Talleres Aco, S.A.* (1920), *Explotación General de Trapos y Metales de Galicia, S.A.* (1921), *Hijos de José María Rodríguez* (1922), *Vicente Nieto e Hijos* (1922), *Hijos de Thomas Guyatt* (1923), *Sociedad General Gallega de Electricidad, S.A.* (reconstituida en 1923), *Parisiense, S.A.* (1923), *Sociedad Coruñesa de Urbanización* (1923), *La Pesquera del Norte de España, S.A.* (1923), *Pescaderías Coruñesas, S.A.* (1924), *Banco Pastor* (1925), *Caleras de Valdeorras, S.A.* (1925), *Herce, S.R.C.* (1926), *Agencia Longueira, S.L.* (1928), *Galicia Industrial S.A.* (1928), *Depósitos Flotantes de Carbones, S.L.* (1929), *El Trópico, S.A.* (1930) y *Compañía de Seguros sobre Defunciones "El Ocaso"* (1930). *Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas*. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁴⁸² Por el contrario, su número subió en 1930-31, lo que apunta en la línea de constitución de sociedades dirigidas al mercado urbano, como estrategia para soslayar los efectos de una depresión que incidía principalmente en el mercado mundial, y a través de él repercutía sobre los sectores orientados hacia el exterior.

desempeñaron un papel fundamental, por cuanto su número y su capital crecieron de manera significativa durante la primera mitad de los años veinte y hacia el final del período dictatorial⁴⁸³. Por tanto, parece consolidarse la modernización en las formas jurídicas, que se inició en Galicia durante esta década⁴⁸⁴. Este fenómeno también se aprecia con claridad en Pontevedra, en donde la contribución de las sociedades limitadas a la serie de capitales fue todavía más intensa, dando lugar a que el capital medio normalmente fuese mayor que en A Coruña.

Como ya se ha apuntado, tras el paréntesis de la guerra mundial, la economía de A Coruña recobró el pulso. Aunque la tendencia de los primeros años veinte todavía había sido de un crecimiento relativamente insuficiente, hacia 1922 se detectan síntomas de un cambio de tendencia⁴⁸⁵. La coyuntura económica fue asimismo reflejo de una mayor integración en la economía nacional, lo que contribuyó a la modernización de algunos sectores económicos locales. En este sentido, Santiago, Ferrol y A Coruña siguieron una tónica similar (Bascosy, 1985: 123; Precado, 1995). Cumplido el primer año de la Dictadura, hacia 1924 se aprecia que en la ciudad se había puesto nuevamente en marcha un crecimiento económico importante (Cuadro 11 y Cuadro 12). Se aprecia un incremento del comercio, aunque el sector que más creció fue el de los servicios. A pesar de todo, la Dictadura no constituye un bloque homogéneo, ya que a lo largo de la segunda mitad de los años veinte se asiste a una desaceleración del ritmo de crecimiento económico, coincidente con la tendencia de la economía española (Hernández Andreu,

⁴⁸³ En el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, del año 1923, figuraban inscritas en la provincia de A Coruña un total de 29 sociedades anónimas, con un capital nominal total de 83.383.000 pts, de un total de 68 empresas en Galicia, con un capital de 118.385.500 pts. La distancia con respecto a la media española era considerable, ya que estos datos arrojan un total de 0,04 sociedades anónimas por cada 1.000 habitantes en A Coruña frente a la media española de 0,23. El diferencial respecto al capital era aun mayor (123,2 pts/habitante en A Coruña frente a 767,5 en España). Hacia el final de los años veinte, en 1929, la situación apenas había mudado. El total de sociedades anónimas coruñesas era ahora de 29, pero las ratios relativas permanecían prácticamente inalteradas.

⁴⁸⁴ Abreu (1992). Algunas de las empresas más importantes creadas en los años veinte no se constituyeron bajo la forma de sociedad anónima, lo que avala la hipótesis de Carmona (1998: 153), de que en Galicia es imposible realizar una identificación entre las empresas de mayor tamaño y las sociedades anónimas.

⁴⁸⁵ "La capital de Galicia está en uno de sus momentos más interesantes [...] parece ser que el espíritu de los coruñeses ha despertado, y que de aquella apatía, tan perjudicial para el progreso de la ciudad, no queda ya más que el recuerdo [...] quiere esto decir que La Coruña progresa y que progresa a pasos de gigante" (Rodríguez Moret, 1922).

1986: 115).

Las causas de la recuperación fueron similares a las de anteriores períodos de crecimiento durante el siglo pasado. Entre ellas, en primer lugar, el negocio de la emigración, con su importante secuela en forma de remesas (que permitieron la consolidación de la banca coruñesa) y de desarrollo de actividades comerciales y de servicios.

En segundo lugar, A Coruña se hallaba emplazada en un entorno predominantemente agrario; y lo que es aún más importante, la economía local se insertaba en el seno de otra economía, la gallega, abrumadoramente agraria durante este período, lo que la hacía muy dependiente de su prosperidad. Tras la crisis bélica, el comercio necesitó un cierto tiempo para garantizar una recuperación sostenida, que no habría de llegar hasta los años veinte⁴⁸⁶. Por tanto, no es posible separar el comportamiento de uno y otro espacio económico. La aludida transformación de las estructuras agrarias gallegas permitió a los comerciantes de A Coruña, tradicionalmente especializados en la comercialización de este tipo de productos, aprovechar esta oportunidad para incrementar su volumen de negocio⁴⁸⁷.

En tercer lugar, la demanda asociada a las funciones propias de las ciudades medias que han desempeñado la función de capital provincial se desarrolló especialmente durante el período dictatorial. Tal era el caso de las demandas derivadas de la posición preeminente de A Coruña como centro burocrático y administrativo y esto generaba una importante oferta comercial y de servicios.

⁴⁸⁶ En palabras de Peña Novo (1924) "se lamenta el comercio de la prolongada crisis que atraviesa, y los comerciantes bien saben que la causa radica en el bolsillo del labrador, hoy bastante reducido por la desproporción que ha de sufrir entre el precio de lo que vende y la carestía de lo que compra [...] por eso el problema agrario tiene que interesar a la ciudad como algo sustantivo y trascendental para su vida".

⁴⁸⁷ Peña Novo (1930a) señalaba que una parte del comercio urbano (que el autor estimaba reducida) dependía directamente del labrador, aunque existiese un gran núcleo de empleados, rentistas y obreros de diversos ramos (construcción, manufacturas, etc.), en cuya situación económica apenas repercutían las crisis agrícolas. Por eso, declaraba "mientras nuestra tierra se depaupera, las ciudades pueden disfrutar de una situación más holgada, aunque al final tengan que someterse al imperio de la economía rural".

En cuarto lugar, aunque el sector pesquero experimentó una aparente irregularidad, fue una fuente de innovaciones. Lo sustantivo reside en que los empresarios se vieron sometidos a unas presiones que estimularon la adopción de respuestas creativas. Como se verá más adelante, una de las apuestas más arriesgadas fue la emigración de la flota, lo que condiciona la información que proporcionan las estadísticas pesqueras, transmitiendo una imagen pesimista que no se correspondía plenamente con la realidad.

CUADRO 43. NÚMERO Y TONELAJE DE LAS EMBARCACIONES DEDICADAS A LA PESCA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS PENINSULARES EN EL AÑO 1927

Vapores > 50 tms			Vapores < 50 tms			TOTAL		
	Nº	tonelaje		Nº	tonelaje		Nº	tonelaje
Vigo	180	11.413	Vigo	260	9.640	Vigo	440	21.053
San Sebastián	65	7.083	Gijón	65	1.811	San Sebastián	120	8.671
Huelva	62	4.327	San Sebastián	55	1.588	Huelva	85	5.106
Málaga	41	3.568	A Coruña	33	1.031	Málaga	62	4.242
Gijón	28	1.740	Huelva	23	779	Gijón	93	3.551
A Coruña	17	1.743	Málaga	21	674	A Coruña	50	2.774
Cádiz	6	839	Cádiz	15	513	Cádiz	21	1.352

FUENTE: *Los puertos nacionales de pesca en España. Aportación de Vigo al estudio del problema*, Vigo, Ediciones de la Unión de Entidades Viguesas, 1928, pp. 17-18, tomado de la *Lista oficial de Buques de Guerra y Mercantes*, 1927

Se observa una recuperación coyuntural del volumen de capturas pesqueras hacia el año 1924, aunque hasta 1927 continuó estancado a unos niveles próximos a los de 1923⁴⁸⁸. Los precios tampoco se recuperaron. En realidad, éstos presentan un estado de práctica atrofia hasta la Guerra Civil, cuando no de fuerte caída en términos reales, lo que forzó la orientación hacia otras especies pelágicas (espadín, jurel o bocarte)⁴⁸⁹. Esta situación forzó a la flota gallega a acceder desde aproximadamente 1927-1928 a los caladeros del Mar Céltico y Suroeste de Irlanda (*Grande Sole*, *Petite Sole*, *La Chapelle*, *Labadie*, *Porcupine*, *Dogger Bank*, etc.) (Giráldez, 1997: 26). En ese momento coincidió una subida de los costes de producción, vinculada al alejamiento cada vez más mayor de los caladeros de las costas españolas, con un estancamiento de la demanda

⁴⁸⁸ Cartas de 20 de enero y 20 de junio de 1927, en donde se hace referencia a la crisis de la industria pesquera. Archivo COCINC, Legajo, A.D./5.

⁴⁸⁹ En Galicia, los precios tocaron techo en 1920. En los años siguientes, los precios en lonja, tanto de especies pelágicas como demersales, descendieron o se estancaron (Giráldez, 1996: 303; 1997a: 24).

(vinculado a la inflación de posguerra)⁴⁹⁰.

Por fin, a finales de los años veinte, el panorama mostraba mejores perspectivas, ya que en 1928 se recuperaron los volúmenes de capturas, a un nivel superior al de 1921. Si tomamos como referente la flota pesquera matriculada, A Coruña se había consolidado como uno de los principales puertos pesqueros nacionales, aunque a cierta distancia de Vigo, cuyo dominio era incuestionable (Cuadro 43)⁴⁹¹.

Sin embargo, el crecimiento fue breve porque, coincidiendo con la crisis de los años treinta, la pesca coruñesa atravesó una nueva recesión (González Laxe, 1984: 99). A pesar de todo, la situación no era comparativamente peor que la de otros sectores industriales. De hecho, la producción pesquera continuó aumentando durante algunos años, pero los beneficios individuales de los productores disminuyeron, ya que la industria se encontraba en un período de transformación, en el que se invirtieron elevados volúmenes de capital en la adquisición de nuevos elementos y utillaje (Peña Novo, 1929a: 103). Las industrias derivadas también se resintieron. Las causas de la crisis conservera radicaban en el elevado precio de la pesca y de los inputs (aceite, hojalata, etc.)⁴⁹², la depresión de los mercados exteriores debido a la revalorización de la

⁴⁹⁰ Actas Pleno COCINC, 1927.

⁴⁹¹ Por otra parte, aunque la información es fragmentaria, los beneficios de los armadores, al menos de los más sólidos, parecen haberse recuperado. Es el caso de *Armadores de Buques Pesqueros, S.L.*, empresa dedicada también a la explotación de carbones minerales, a la administración de un Depósito comercial, al suministro de agua a buques, y que poseía la concesión del *Depósito Franco de Carbones*. Su rentabilidad sobre el capital social (100.000 pts) se situó en un elevado 45,1 % en 1928 frente al 18,9 % de 1927. En 1929 (32,6 %), 1930 (33 %) y 1931 (40,9) también obtuvo resultados muy positivos.

⁴⁹² A pesar de que los precios del pescado descargado experimentaron un considerable aumento durante los últimos años de la Dictadura y durante la República, la subida fue claramente menor que la sufrida por el promedio español:

Cuadro.- Variaciones anuales registradas en los precios de la pesca descargada

Años	Promedio general de España	Promedio general de A Coruña
1928	0,86	0,94
1929	1,02	0,90
1930	1,03	0,61
1931	0,85	0,67
1932	0,82	0,57
1933	0,80	0,51
1934	0,71	0,45

peseta y, posteriormente, la crisis internacional (Argüelles, 1931).

La crisis pesquera levantó numerosas voces de protesta, que insistían en la necesidad de conseguir una mejora de los puertos pesqueros regionales⁴⁹³. Sin embargo, las obras se acometían a la zaga de las necesidades, y ante el aumento de la actividad pesquera, la mayoría de las instalaciones eran incapaces de satisfacer las necesidades de la flota (García-Ramos, 1967a: 84). De los tiempos de la Dictadura datan los primeros intentos de ordenar la actividad portuaria nacional; pero la eficacia de estas medidas fue prácticamente nula⁴⁹⁴.

La principal exigencia era subsanar la falta de un muelle pesquero especializado en A Coruña, carencia que también padecía el puerto de Vigo (Souto, 1990: 158), así como posibilitar los recursos precisos para emprender una reforma estructural del puerto, como vía de estímulo del tráfico mercantil⁴⁹⁵. Con frecuencia solían realizarse conjuntamente diversas faenas, tanto de carga como de descarga, entorpeciendo el normal funcionamiento portuario. De ahí la necesidad, expresada tan a menudo, de separar el puerto pesquero del puerto comercial⁴⁹⁶. La falta de utillaje, de líneas de atraque, de infraestructuras para las labores de descarga y posterior manipulación de la pesca, de aprovisionamiento de la flota, la deficiente organización de los servicios de

1938	0,92	0,78
1939	1,53	1,85

FUENTE: *Orientación Económica y Financiera*, I, 2, julio-agosto, 1943, p. 14

⁴⁹³ Peña Novo (1930a). La responsabilidad de la situación recaía en la Ley de Puertos de 1880, que había clasificado los puertos en de interés general, de primero y segundo orden, y de refugio, siendo estos últimos los que devinieron en los puertos pesqueros. Cuando esta red de puertos pesqueros se construyó, respondió a razones particulares y de influencia política, y no a criterios de utilidad pública (Lledó, 1943: 306).

⁴⁹⁴ Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926, creando la Junta Central de Puertos, ley que sentó las bases de la política de obras portuarias dictatoriales, y Real Decreto-Ley de 19 enero de 1928 (Ley de Puertos).

⁴⁹⁵ La obligatoriedad del puerto pesquero era evidente ya antes de la guerra mundial. En 1912 se habían iniciado las gestiones para la realización de un proyecto paralelo, el terraplenado de la playa de San Diego, definitivamente aprobado en enero de 1913, junto con un incremento del calado de la dársena. Ambas operaciones, además de incrementar la superficie útil del puerto, habrían liberado espacio para la construcción del muelle pesquero. Pero en realidad no ocurrió así porque el terraplenado aun hubo de esperar algunos años.

⁴⁹⁶ Vázquez Paz, J. en *La Voz de Galicia*, 6 de octubre de 1927.

arrumbadores del puerto, etc. eran algunos de los principales problemas⁴⁹⁷. Estos, con todo, eran comunes a la mayoría de los puertos españoles, incluidos los de mayor rango jerárquico⁴⁹⁸.

No fue hasta el año 1921 cuando se alzaron con fuerza nuevas voces reclamando la construcción del puerto pesquero⁴⁹⁹. Sin embargo, sólo se dispondrá de un muelle pesquero a mediados de los años sesenta⁵⁰⁰. El pescado solía descargarse en el Muelle de la Palloza, que disponía de un limpiadero donde se realizaba la preparación del pescado fresco que se remitía al interior⁵⁰¹, a pesar de ser un muelle de atraque de petroleros, mercantes, etc. De este modo, entraban en competencia los usos del muelle, quedando muy a menudo relegada la pesca a un lugar secundario. Como resultado, la flota coruñesa se veía impelida a emigrar hacia otras localizaciones más favorables, donde poder disponer de esos servicios⁵⁰².

⁴⁹⁷ *Estudio realizado*, op. cit., p. 16. Las quejas vertidas por los usuarios del puerto constituyeron el principal estímulo para la articulación, en el año 1920, de un sistema de organización del trabajo y de la vida portuaria que arrojó resultados satisfactorios durante dos décadas. Estas quejas procedían con frecuencia de las compañías de cabotaje, que expresaban su protesta ante las irregularidades en los servicios portuarios, atribuyendo tales deficiencias a la anormal organización de los trabajos del puerto. ACTAS Pleno COCINC.

⁴⁹⁸ Peña (1921: 114). En 1921 escribía Álvaro de Miranda "Hoy no existe un puerto que pueda llamarse puerto pesquero, en las condiciones debidas en nuestro litoral Suratlántico". de Miranda, A., "Notas de estadística de pesca en la costa andaluza", *Boletín de Pesca*, t. 1921, p. 121 (cita en Giráldez, 2002: 92). En 1931 todavía había en España bastantes puertos que, aun con un elevado volumen de pesca, no contaban con los elementos precisos para un funcionamiento eficiente (calados, fácil carboneo, hielo, varaderos, etc.): A Coruña, Pasajes, Gijón, Cádiz, Bilbao, Málaga, Vigo, Huelva, etc. (Argüelles, 1931: 93).

⁴⁹⁹ Casi inmediatamente se pensó en habilitar también una bolsa o casa de contratación para el pescado que facilitase las transacciones, la cual se había demandado desde los años de la guerra mundial. ACTAS Pleno COCINC, 26 de septiembre de 1922. "Aspiraciones nacionales e intereses locales", *Boletín COCINC*, nº 5, octubre de 1916, p. 7.

⁵⁰⁰ Precisamente cuando el Gobierno aprobó en 1928 una serie de disposiciones referentes a la creación y funcionamiento de los puertos pesqueros, concediendo un puerto pesquero a Coruña, el emplazamiento elegido fue San Diego, aunque tardó años en hacerse realidad. ACTAS Pleno COCINC.

⁵⁰¹ En el mismo Muelle de la Palloza y también en el de Santa Lucía se realizaban, además, las transacciones de los productos de la pesca, en tanto no se ultimó la construcción de una Bolsa del pescado. Se le solía denominar El Muro, en recuerdo del de Santa Lucía, donde se hacían estas operaciones. *La Coruña. Guía, planos y vistas*, La Coruña, Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1912, p. 61.

⁵⁰² Carré (1929: 477), Neira (1947). En Vigo ocurría un problema similar. El incremento de la flota pesquera viguesa fue tan importante en un espacio de tiempo (durante los años veinte principalmente) que gran parte de ella tuvo que buscar trasladarse, en determinadas épocas del año, a otros puertos como A Coruña, Gijón, Cádiz, Sevilla, Algeciras o Málaga, ante los límites que imponía su reducido puerto.

En realidad, aunque entre 1884 y 1906 se perfiló la estructura del puerto (Nárdiz y Acinas, 1998: 13, 45, 56), algunas obras importantes debieron esperar varios años, lo que trastornó el funcionamiento global del puerto, ya que las prioridades de la autoridad portuaria iban por otros derroteros (Muelle de Trasatlánticos, dragado del puerto, muros de terraplenado, etc.). Como muestra de las escasas actuaciones en infraestructuras pesqueras, basta citar que la construcción del Muelle de Trasatlánticos, emplazado en el actual Muelle de Calvo Sotelo, se demoró enormemente. El primer proyecto fue presentado por la Junta de Obras del Puerto para su aprobación al Ministerio de Fomento en el año 1921. Sin embargo, su autorización no tuvo lugar hasta 1926. En ese mismo año, la Junta sacó a subasta su construcción. Pero el proceso se retrasó varios años. Mientras, los trasatlánticos debían fondear en muelles habilitados para otros usos, siendo por tanto inadecuados para cumplir esa función⁵⁰³.

Por su parte, la construcción del Varadero del Parrote, que serviría para reparar buques, pero sobre todo para la flota pesquera local, no fue sacada a subasta pública hasta 1936 por el M.O.P.⁵⁰⁴. El propio dragado del puerto, solicitado en repetidas ocasiones durante los primeros años del siglo XX, y cuyo origen era la exigencia de adaptar el calado del puerto a las cambiantes necesidades del tráfico mercantil, era habitualmente realizado de manera ineficiente.

De todos modos, las fluctuaciones de la actividad pesquera, inherentes por otra parte a las propias características del recurso, no impidieron que A Coruña se consolidase como uno de los más importantes puertos de pesca de altura del Norte y Noroeste peninsular, y uno de los principales exportadores de pescado fresco a

Desde Vigo se afirmaba que "hasta tal punto esto es real, que solamente a la matrícula de Vigo, deben muchos de los puertos citados la importancia pesquera que han adquirido, en estos últimos tiempos". *Los puertos nacionales de pesca en España. Aportación de Vigo al estudio del problema*, Vigo, Ediciones de la Unión de Entidades Viguesas, 1928, p. 16.

⁵⁰³ Rodríguez Maneiro (2002a: 18). ACTAS Pleno COCINC, 6 de octubre de 1924.

⁵⁰⁴ A cargo de la Junta de Obras del Puerto, con un presupuesto de 480.000 pts. *Revista de Obras Públicas*, nº 71, 1936.

mediados de los años veinte⁵⁰⁵.

CUADRO 44. MEDIAS QUINQUENALES DE LAS ESPECIES MÁS IMPORTANTES (PORCENTAJE QUE REPRESENTAN SOBRE EL PESO TOTAL DE PECES DESCARGADOS CADA AÑO)⁵⁰⁶

	1921-25	1926-30	1931-35	1936-40
Pescadilla	19,37	16,98	25,92	24,82
Merluza	16,45	7,17	2,22	1,23
Escacho	22,74	9,80	2,24	3,54
Jurela			3,27	8,41
Besugo	12,29	6,64	2,71	2,43
Sardina	2,67	4,22	19,67	13,43
Castañeta	4,70	9,13	6,90	5,39
Rape	6,82	5,45	2,37	3,03
TOTAL	85,04	59,39	65,32	62,29

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto

Las especies más capturadas en el puerto de A Coruña eran las demersales, siendo las más destacadas la merluza y la pescadilla, de gran aceptación para el consumo en fresco y principales productos comercializados hacia el interior. Por detrás de éstas, la sardina (y la sardinilla) o el bonito, con destino ambos a la conserva, el jurel, la castañeta, el besugo, el gallo, el escacho, el chicharro o el bacalao⁵⁰⁷. Sin embargo, el

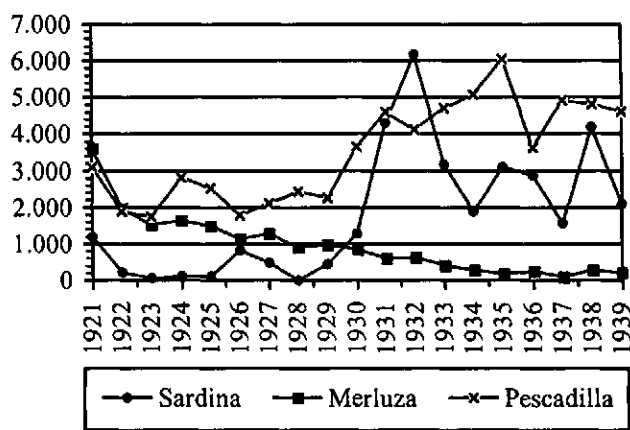
⁵⁰⁵ La mayor parte de la producción se destinaba a consumo en fresco. *La Coruña puerto pesquero nacional*, La Coruña, 1927.

⁵⁰⁶ Se ha optado por tomar las medias quinquenales, para minimizar los efectos de las fluctuaciones en las capturas. El total representa la suma de los porcentajes de las especies recogidas en el cuadro, de manera que se puede apreciar que, en conjunto, representaban en torno a 2/3 del total de las capturas. La única excepción tiene lugar en el primer quinquenio, debido a que las Memorias de la Junta de Obras del Puerto recogían un número más reducido de especies entre 1921 y 1927, lo que distorsiona el porcentaje final. Por último, las especies escachos y jurela sólo se desagregan a partir de 1928, figurando conjuntamente entre 1921-1927.

⁵⁰⁷ En Galicia el predominio ha correspondido tradicionalmente a los peces, al menos cuantitativamente, pues su valor ha sufrido notorias variaciones. Las especies más pescadas han sido generalmente muy similares: merluza y pescadilla, besugo, sardina, jurel, congrio, gallos, abadejo, bocarte, etc., la mayoría de ellas capturadas en la pesca de altura (García-Ramos, 1967a: 81; 1967b). Sin embargo, el ranking sufrió algunas modificaciones (Pérez Iglesias y Romaní, 1983: 24), siendo la más importante la pérdida de posiciones de la sardina, una especie que abundaba extraordinariamente en las costas gallegas, y para la que existe constancia de su pesca en las aguas del puerto de A Coruña a mediados del siglo XIX, cuando éstas todavía se hallaban relativamente libres de los efectos de la contaminación (Rodríguez Maneiro, 1996: 165). Por su parte, el bacalao se vio favorecido por el desarrollo de grandes empresas bacaladeras a nivel nacional, como fueron PEBSA (*Pesquerías Españolas del Bacalao, S.A.*) y PYSBE (*Pesquería y Secadores de Bacalao de España*) (López Losa, 2000; Sinde, 2000: 103-107; Tolosa, 2000). El incentivo para instaurar estas empresas provenía del creciente consumo de bacalao en España, que se satisfacía hasta entonces mayoritariamente vía importación del extranjero, aunque los intentos por instalar empresas autóctonas en A Coruña y Vigo durante los años veinte habían fracasado. "La industria pesquera del bacalao. Interesante conferencia en la Cámara de Comercio", *Galicia industrial y comercial*, año IV, nº 45, noviembre 1929, p. 3, pronunciada por J. Vázquez Paz.

ranking sufrió modificaciones, debido a las fluctuaciones en las capturas (sobre todo de la sardina) y de la demanda (Cuadro 44 y Gráfico 17)⁵⁰⁸.

GRÁFICO 17. FLUCTUACIONES EN LAS CAPTURAS DE LAS ESPECIES PELÁGICAS Y DEMERSALES MÁS IMPORTANTES, 1921-1939 (TONELAJE)



FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto

Las deficiencias organizativas del sector fueron soslayadas por algunos empresarios especialmente dinámicos, quienes optaron por la estrategia de la formación de empresas financiera y productivamente más sólidas. Esto explica la creación de algunas de las más importantes empresas pesqueras de la ciudad en estos años. La primera fue *La Pesquera del Norte de España, S.A.*, constituida en 1923. La empresa complementaba la pesca de altura con la fabricación de hielo, la reparación naval, y la explotación de cámaras y vagones frigoríficos. Su sede social se encontraba en A Coruña, y operaba principalmente en Galicia, aun cuando mantenía una estructura productiva diversificada, y poseía instalaciones en Gijón, Cillero-Viveiro y Muros, desde donde exportaba sus elaboraciones de salmón al natural, sardinas prensadas, anchoas en salmuera, filetes de anchoa en aceite de oliva o aceituna rellena de anchoa

⁵⁰⁸ La industria tradicionalmente era la que demandaba un porcentaje mayor de especies. Cuando ésta trabajaba a ritmos más lentos, sus efectos se hacían notar sobre la producción y los precios (Sánchez Ramos, 1961). La salazón actuaba como válvula reguladora ante las oscilaciones que experimentaba la pesca. En años de superabundancia, el consumo en fresco y la industria conservera eran incapaces de absorber toda la producción. Cuando fallaba la absorción de la pesca, era cuando actuaba la salazón, por tratarse de una industria que almacenaba en lagares, mediante sal, grandes cantidades de producto (Espárrago, 1944: 129).

hacia el resto del mundo⁵⁰⁹.

Pero la empresa de mayor trascendencia fue *Pescaderías Coruñesas, S.A.*, constituida el 31 de diciembre de 1924, con un capital de 10.000.000 pts⁵¹⁰. El objeto de la empresa era la industria pesquera en todas sus manifestaciones, derivaciones y aplicaciones, y la expedición, traspaso y venta de todos los productos, naturales o modificados, obtenidos por la misma, así como la de cualquier artículo útil para aprovisionamiento o consumo. Por tanto, agrupaba la fase de producción (con su propia flota de bous), el transporte (con descargaderos, fábricas de hielos y vagones frigoríficos) y la comercialización de la pesca hasta la venta al por menor. En 1911 inauguró su primer establecimiento de venta de pescado al por menor en Madrid, cifra que se incrementó considerablemente en los años siguientes al tiempo que asentaba su domicilio social en la capital del país, e iba abriendo sucesivamente sucursales en los principales puertos⁵¹¹. La importancia de esta empresa fue notoria y su influencia, entre otros, sobre el mercado madrileño decisiva, ya que fijaba los precios y actuó como pionera en la transformación del comercio al por menor de Madrid en un sentido netamente capitalista⁵¹².

⁵⁰⁹ "La Pesquera del Norte de España, S.A. Algunas consideraciones sobre esta importantes industria", en *Libro de Oro de Galicia*, Madrid, Rivadeneyra, 1932, [s.a.], p. 77.

⁵¹⁰ *Pescaderías Coruñesas, S.A.* figura inscrita como tal en el Registro Mercantil desde 1917, con un capital de 200.000 pts, aunque ya estaba en funcionamiento con anterioridad. En 1918 amplió su capital hasta 1.800.000 pts y al año siguiente hasta 3.800.000 pts (Giráldez, 1996: 277, 302), para reconstituirse con un capital de 10.000.000 pts en 1924. En diciembre de 1925 adquirió de la *S.A. de Pesca y Navegación* su flota pesquera por valor de 1.600.000 pts. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1926, p. 211.

⁵¹¹ A finales de los años veinte contaba con 18 expendedorías en esta ciudad, sucursales en Cádiz, Vigo y A Coruña, y talleres en A Coruña.

⁵¹² Giráldez (1997: 19). Su Consejo de Administración estaba formado por Luis Lamigueiro como presidente, Jesús López como vicepresidente, y los vocales eran José Francos Rodríguez, Carlos Albert, José Bautista Jiménez, Benito Blanco Rajoy, Oscar Lange y Juan Suárez Mingo como secretario. Posteriormente se incorporaron Pedro Pan Gómez, Marqués de San Eduardo y José Fernández Cancela. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1926, p. 211. *Anuario de los valores admitidos a la cotización oficial de la Bolsa de Madrid*, Madrid, Ilustre Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa, 1928-29, pp. 557-558.

5.2. LA CULMINACIÓN DE LA MODERNIDAD DEMOGRÁFICA. EL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE A CORUÑA EN LÍNEA CON EL PROCESO DE URBANIZACIÓN ESPAÑOL DE LOS AÑOS VEINTE

Las circunstancias vividas en el acontecer económico de A Coruña en la tercera década del siglo XX tuvieron repercusiones inmediatas en la estructura demográfica urbana. El ritmo de progresión de la población fue el tercero más rápido de las ciudades gallegas, con una tasa de crecimiento del 19,5 % en 1920-30, siendo superada por Ourense y por Vigo (Cuadro 2)⁵¹³. Pasados los efectos distorsionadores de la guerra sobre la demografía regional, durante este período se observa un cierto retroceso a los patrones de preguerra. El crecimiento poblacional de la ciudad se alimentó del crecimiento vegetativo, más que de la inmigración rural⁵¹⁴. La principal razón de este desequilibrio reside en la recuperación de la corriente migratoria gallega con destino a América.

Comparativamente, el crecimiento de la ciudad durante los años veinte ocupó un nivel intermedio dentro del conjunto español, de manera que la posición dentro del ranking de capitales provinciales que había alcanzado en 1920 (18ª) se mantuvo al inicio del período republicano. La corriente migratoria con destino a las ciudades

⁵¹³ El caso de Ourense resulta, hasta cierto punto, sorprendente, al tratarse de una ciudad, en buena medida anclada todavía en los parámetros del siglo XIX. De hecho, con anterioridad, su crecimiento en relación con las dos principales ciudades gallegas había sido notoriamente inferior. Pero en los años inmediatos a la Guerra Civil se produjo el primer despegue de la ciudad. Los factores responsables de ese cambio fueron el crecimiento de las actividades comerciales tradicionales, gracias al aumento de la demanda y la concentración de la población rural en la ciudad, el crecimiento del comercio transfronterizo, la expansión de los servicios públicos urbanos, la modernización de la red ferroviaria y la construcción de presas hidroeléctricas en los ríos de la provincia, lo que atrajo a técnicos y a empresas constructoras (Precedo *et al.*, 1991: 31), consolidando su función como centro de servicios del espacio provincial y un reforzamiento de su actividad administrativa provincial, en la línea de lo que ocurrió en Lugo (Lois y Rodríguez, 1995). Por su parte, Vigo constituye "uno de los casos más notorios de urbanización industrial acelerada" dentro del sistema urbano español (Precedo, Rodríguez-Martínez Conde y Villarino, 1988: 17, 106-107). El período 1880-1925 constituye una etapa clave para entender el proceso urbano en Vigo (Souto, 1990: 23). Su expansión se aceleró desde comienzos del siglo pasado, y hasta mediados de la centuria se produjo una nueva fase en su proceso de urbanización, definida por dos rasgos: la rapidez del crecimiento y su expansión hacia la periferia rural.

⁵¹⁴ Aproximadamente el 59 % del incremento del número de efectivos procedió del crecimiento endógeno, frente al 41 % del saldo migratorio neto, al contrario de lo que había ocurrido durante el decenio bélico, cuando la inmigración había contribuido con prácticamente el 72 % del total del

españolas, que se había iniciado durante la guerra, se consolidó e incluso se aceleró en las ciudades de mayor tamaño (principalmente las ciudades industriales) (Cuadro 45), que aprovecharon este período para dar un salto cuantitativo y cualitativo importante (García Barbancho, 1967). Si tomamos el decenio 1920-1930 en su conjunto, esta tendencia se cumple con bastante fiabilidad. Sin embargo, si restringimos el marco de referencia a los años de la inmediata posguerra, la situación es distinta.

CUADRO 45. SALDOS MIGRATORIOS EN LAS CAPITALES DE PROVINCIA ESPAÑOLAS, 1901-1930

	1901-10	1911-20	1921-30		1901-10	1911-20	1921-30		1901-10	1911-20	1921-30
Madrid	75.940	179.921	238.435	Badajoz	3.920	3.468	4.899	Teruel	589	102	476
Barcelona	50.479	141.010	251.749	SC.Tenerife	3.220	-2.987	1.230	Oviedo	313	13.029	186
Sevilla	14.290	54.378	16.837	Valladolid	3.113	7.790	11.836	Soria	269	284	2.283
L.Palmas	11.899	7.000	11.398	Girona	2.765	2.686	5.484	Zamora	238	1.177	3.225
Zaragoza	10.141	23.437	21.486	Palencia	2.193	2.117	3.610	Vitoria	226	806	3.454
Valencia	9.445	14.890	57.713	León	2.157	3.682	4.903	C.Real	223	2.015	2.880
Córdoba	7.996	13.154	17.616	Burgos	2.144	1.929	6.857	Huesca	91	2.198	597
S.Sebastián	7.237	10.594	12.859	Albacete	1.778	4.986	5.738	Ávila	38	1.755	703
Murcia	6.358	9.588	-6.713	Málaga	1.742	13.324	19.603	Ourense	20	53	2.790
Huelva	6.213	5.135	8.640	P.Mallorca	1.516	6.677	8.414	Segovia	-132	673	789
Granada	5.683	15.896	11.607	Pamplona	1.381	3.423	9.334	Toledo	-213	4.257	1.217
Lleida	5.223	7.580	3.707	Cádiz	1.244	13.600	-1.425	Tarragona	-653	4.642	1.655
Santander	5.134	3.664	6.084	Jaén	1.180	2.955	2.714	Lugo	-1.669	-476	968
Alicante	4.937	8.091	5.019	Cuenca	986	1.527	1.941	A Coruña	-2.241	419	5.045
Salamanca	4.760	3.564	12.108	Castellón	900	2.418	1.529	Pontevedra	-2.389	58	1.529
Bilbao	4.161	21.926	19.348	Cáceres	879	5.859	872	Almería	-3.697	139	-1.828
Logroño	4.047	3.028	6.138	Guadalajara	828	1.347	1.703	TOTALES	256.902	628.788	809.242

FUENTE: García Barbancho (1967: tabla A. 10)

La crisis industrial de readaptación a una economía de paz provocó fuertes conflictos sociales en las ciudades manufactureras españolas durante el período 1919-1922, pero no afectó a la corriente inmigratoria y, por tanto, al crecimiento demográfico global. Al contrario, las deficiencias de infraestructuras (vivienda, fundamentalmente) y la inflación de posguerra deterioraron la calidad de vida de muchos ciudadanos, dando lugar a una situación explosiva en algunas poblaciones⁵¹⁵.

crecimiento demográfico urbano.

⁵¹⁵ El problema social no podía ser ignorado por la Dictadura de Primo de Rivera. El impulso de las obras y la promoción de "casas baratas" públicas estuvieron entre las prioridades del gobierno. Con estas obras se creaban jornales y podían exhibirse logros en una de las principales preocupaciones de las clases populares. Sin embargo, en el problema de la vivienda la retórica del libre mercado se estrellaba contra la falta de poder adquisitivo de los trabajadores asalariados (lo que no estimulaba a ningún constructor), y

Las ciudades gallegas durante este período mostraron tasas de migración neta positivas, cuando en los años previos a la guerra los saldos habían sido negativos, cambiando de rumbo durante la contienda. Por tanto, todas las ciudades ejercieron un poder de atracción demográfica y, a decir de Beiras "hay que pensar que, por consiguiente, también económica", incluso las de las provincias de Lugo y Ourense. A Coruña y Vigo constituyen los dos mayores focos de atracción demográfica "debido a una expansión económica compleja, con una creciente actividad secundaria, bastante diversificada y apoyada en sus condiciones de puertos naturales" (Beiras, 1970: 152).

Si tomamos como referencia el espacio conformado por los partidos judiciales, como una aproximación del área de influencia inmediata de la ciudad, se observa que A Coruña fue capaz de atraer un volumen considerable de la emigración provincial, aun cuando el resto de los partidos judiciales tuviesen saldos negativos elevados (Cuadro 46)⁵¹⁶, lo que significa que parte de la población del *hinterland* optó por utilizar la ciudad como plataforma antes de lanzarse a la aventura americana⁵¹⁷.

CUADRO 46. SALDOS MIGRATORIOS, POR PARTIDOS JUDICIALES, EN LA PROVINCIA DE A CORUÑA, 1901-1940

	1901-10	1911-20	1921-30	1931-40	1901-10	1911-20	1921-30	1931-40	1901-10
Arzúa	-6.097	-2.755	-2.447	377	Negreira	-3.121	-2.311	-2.920	-38
Betanzos	-6.144	-4.856	-4.141	-2.161	Noia	-2.740	-1.027	-4.435	-2.479
Carballo	-4.391	-2.682	-1.717	1.467	Ordes	-2.488	-1.943	-854	335
Corcubión	-3.450	-1.478	-3.705	-2.424	Ortigueira	520	-2.030	-1.763	-7.014
A Coruña	-6.711	-2.251	4.796	14.139	Padrón	-3.800	-2.092	-2.601	-1.136
Ferrol	-10.669	4.587	1.131	11.822	Pontedeume	-3.092	-4.101	-2.185	-298
Muros	-2.071	-1.305	-3.197	-1.640	Santiago	-5.284	-2.694	186	6.732
PROVINCIA						-59.538	-26.938	-23.852	17.682

FUENTE: García Barbancho (1967: tabla A. 1)

con el miedo de los propietarios a ver devaluados sus inmuebles (Barrios, 2002: 196).

⁵¹⁶ En esas mismas fechas, el otro gran espacio aglutinador de población fue la ciudad de Vigo, que en 1901-10 recibió un saldo inmigratorio positivo de 8.094 habitantes, en 1911-20 de 11.966 y en 1921-30 de 8.748, mostrando todo el potencial que estaba desarrollando como centro industrial. También Pontevedra tuvo un saldo positivo entre 1921 y 1930 de 3.819 habitantes (García Barbancho, 1967: tabla A. 1). Las ciudades españolas de mayor tamaño presentan saldos positivos más elevados que A Coruña. Por tanto, la capacidad de atracción de estas últimas era considerablemente mayor.

⁵¹⁷ La línea tranviaria A Coruña-Sada, inaugurada en 1923, constituyó un factor que posibilitó la integración de la primera corona metropolitana, facilitando la movilidad de la población (Martínez López y Piñeiro, 2001).

Sin embargo, esto no impidió que tras el final de la guerra, la emigración exterior gallega se recuperase y aumentase en los años veinte, hasta 1929, cuando alcanzó un máximo (de Juana y Fernández, 1990: 56; Eiras y Rey, 1992: 250). De hecho, a pesar de las afirmaciones anteriores, la realidad muestra que las capitales gallegas presentaron la menor capacidad de atracción de todo el territorio español, aunque A Coruña mejorase posiciones en los años veinte (Cuadro 45), especialmente por lo que respecta a la inmigración femenina. Pero el flujo migratorio hacia el exterior continuó su sangría de forma muy pronunciada durante el decenio, una vez superados los obstáculos derivados del conflicto bélico y las dificultades en el contexto internacional, para alcanzar cotas muy elevadas en este período⁵¹⁸.

En consecuencia, esto revela que continuaba existiendo una lamentable falta de articulación entre A Coruña (también el resto de ciudades gallegas) y el resto de la provincia y de la región, consecuencia de un modelo de crecimiento económico subordinado y desarticulado (Arias, 1977). Estos enclaves no disponían de recursos suficientes que frenasen la sangría demográfica del país. Por tanto, veinte años después se puede reiterar la misma afirmación apuntada con anterioridad, ya que sólo existía una atracción sobre una mínima parte de los que se veían impelidos a huir del medio rural. Por tanto, A Coruña se separó parcialmente del patrón de las ciudades pequeñas y medias españolas, en las que la expansión demográfica se cimentó casi exclusivamente en la inmigración. Pero sí compartió con otras muchas ciudades la circunstancia de ser incapaces de captar a elevados contingentes de emigración provincial. La mayoría de estas capitales atraían inmigración poco más allá de su municipio, aunque el resto de la población provincial se dirigía a espacios más dinámicos. Pero no actuaron como lugares intermedios en un proceso de emigración escalonado (Delgado, 1995: 77-80).

⁵¹⁸ Una rápida comparación con la evolución de la población provincial de A Coruña, permite apreciar que en 1921-30 ésta creció (como resultado de la diferencia entre el número de nacimientos y de defunciones), en 81.809 efectivos, frente a los 55.036 del período 1911-20 o los 78.200 del período 1901-10. Por tanto, la dinámica endógena no era todavía preocupantemente regresiva. Y, sin embargo, el crecimiento demográfico real de la provincia en 1921-30 fue únicamente de 58.948 habitantes, es decir, un déficit de 22.861 individuos, que fueron los que alimentaron la emigración exterior (cifras similares se dieron en los períodos 1901-10, con un déficit de 55.048 individuos, y 1911-20, con un saldo negativo de 23.084 personas).

Desde el punto de vista del comportamiento endógeno de la población, en el entorno occidental el primer tercio del siglo supuso una consolidación de la transición demográfica, con la consiguiente aceleración de la caída de la natalidad y la fecundidad. En las ciudades españolas se registró asimismo un descenso de la fertilidad, especialmente pronunciado en 1920-30, lo que indica que en estos espacios la transición demográfica ya se había iniciado, revelando la existencia de un control consciente de la fertilidad por parte de los grupos urbanos. Probablemente, los comportamientos demográficos fuesen diferentes entre las distintas clases sociales, porque en las clases privilegiadas se aprecian unas prácticas más controladas, debido seguramente a factores culturales, aunque también a factores socioeconómicos⁵¹⁹. Estos niveles se muestran aun más bajos en las ciudades de mayor tamaño, revelando una relación negativa entre el tamaño de la ciudad y los niveles de fertilidad, que parece indicar que el factor tamaño tiene una importante influencia en los niveles de fertilidad (Reher, 1989: 211-214).

Sin embargo, en A Coruña los años veinte representan una fase de transición entre el comportamiento de los primeros años del siglo y el definitivo asentamiento de un régimen demográfico moderno. Tras la recuperación coyuntural de la natalidad en la posguerra, a partir de 1923 este indicador atravesó una fase de indecisión, con sucesivos aumentos y caídas, hasta que a partir de 1931 se inició una decidida y definitiva caída de esta variable en la ciudad. En conjunto, el período 1923-30 muestra un suave incremento de la tasa de natalidad del 2,3 %.

Por su parte, la mortalidad en España continuó con el descenso iniciado antes de la guerra mundial, interrumpido circunstancialmente con la gripe de 1918 (Pérez Moreda, 1985; Arango, 1987), a un ritmo más acelerado que la caída de la natalidad

⁵¹⁹ Entre los factores responsables de la caída de la natalidad en la ciudad cabe citar la progresiva reducción de la importancia económica de los niños dentro de las unidades familiares, la incorporación de la mujer al mercado de trabajo, el desarrollo del sistema educativo, el descenso de la mortalidad urbana, la mejora de los sistemas sanitarios y asistenciales, los cambios en la escala de valores, la aparición y generalización del uso de determinados métodos de contracepción, y las consecuencias del propio proceso de urbanización, que lleva en sí mismo implícito generalmente el germen del descenso de la natalidad.

(Rodríguez Osuna, 1985: 27). En A Coruña, la mortalidad consolidó la tendencia iniciada con el final de la contienda, lo que demuestra que la transición de esta variable hacia pautas modernas de comportamiento se estaba asentando definitivamente. Se asiste a una normalización del número de fallecimientos, durante los años veinte, cuya responsabilidad habría que atribuir a las condiciones de estabilidad que vivió la ciudad, especialmente favorables desde el punto de vista socioeconómico⁵²⁰, y que alcanzaron incluso a la primera mitad de los años treinta, etapa en la que se vinieron a sumar las reformas sociales auspiciadas por la República⁵²¹. En definitiva, durante la Dictadura las tasas de crecimiento vegetativo permitieron un crecimiento demográfico más sólido, no basado casi exclusivamente en la inmigración neta, como había ocurrido en buena medida durante las décadas anteriores.

El proceso de urbanización español presenta un notorio retraso cronológico en relación con los países más desarrollados, cuya causa principal radica en el tardío proceso de industrialización, que difirió la urbanización de la sociedad española hasta el primer tercio del siglo XX e incluso más tarde⁵²². Sin embargo, recientemente se ha señalado que, a nivel económico, social, urbanístico, etc., desde los años veinte las ciudades españolas experimentaron un considerable cambio. Este decenio representa el

⁵²⁰ La disminución de la mortalidad que se produjo en la ciudad en los años veinte se vio favorablemente influida por la caída de los fallecimientos provocados por enfermedades tales como las fiebres tifoideas, circunstancia que se debió muy probablemente a la ampliación del suministro domiciliario de agua durante esa década (Martínez López *et al.*, 2004: 67). Parecidas conclusiones se extraen del *Boletín del Instituto Provincial de Higiene de La Coruña* (Instituto Provincial de Higiene de La Coruña) entre los años 1928-33.

⁵²¹ Estas décadas se corresponden en términos generales con los períodos más intensos de modernización demográfica de la sociedad española. Esta se aceleró precisamente entre 1920 y 1930, todo ello dentro de un período general de bienestar económico que influyó positivamente en el comportamiento demográfico, interrumpiéndose posteriormente dicho proceso a causa de diversas crisis coyunturales (la gran depresión, la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial) (Campo y Navarro, 1987). En Galicia se difunde un nuevo sistema de regulación demográfica, más moderno y eficaz (Rodríguez Galdo, 1993: 56), como lo prueba la existencia de literatura crítica frente a las nuevas posiciones anticoncepcionistas (Sánchez Otero, 1927). Sin embargo, sus efectos sobre el crecimiento vegetativo no fueron nítidos, porque la coyuntura económica favoreció un leve ascenso de las tasas de natalidad y nupcialidad (Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 47).

⁵²² Gómez Mendoza y Luna (1986), Reher (1986, 1989, 1990b). La transición urbana española atravesó varias etapas desde el primer tercio del siglo XIX, época en la que García Merino sitúa la fase de despegue de la urbanización en nuestro país. Entre 1875 y 1940 tuvo lugar la segunda etapa del proceso, y dentro de ese período, sobresalen los años veinte, momento en el que se produjo un notorio impulso de algunas ciudades medias (García Merino, 1995: 14-15).

eslabón para comprender el desarrollo de las ciudades españolas con anterioridad al gran salto que se produjo en los años cincuenta (Bonet, 1992: xii). Se presentó una nueva oportunidad de desarrollo para las ciudades españolas, en especial para las urbes pequeñas y medianas, a partir de la consolidación de las actividades del sector servicios. A partir de esta década, se reforzó la especialización terciaria de estas ciudades; pero, paralelamente, se inició en varias poblaciones una incipiente industrialización de su base económica⁵²³.

La distribución sectorial de la población activa española refleja el proceso de éxodo rural, con un importante crecimiento en los sectores de la construcción, el comercio, los transportes u otros servicios⁵²⁴, aun cuando dentro del sector servicios se operase una inflación de efectivos causada por la hiper-burocratización puesta en marcha bajo la Dictadura de Primo de Rivera (Martínez Cuadrado, 1974: 113).

Uno de los indicadores que confirma las transformaciones socioeconómicas experimentadas por A Coruña durante los años veinte es el crecimiento de la población activa, en términos absolutos y relativos (Cuadro 4). La progresión es visible tanto entre hombres como entre mujeres, si bien el incremento fue mucho mayor en términos relativos entre estas últimas, gracias a su acelerada incorporación a la inmigración rural-urbana en los años posteriores a la guerra, con destino a actividades del sector secundario y, sobre todo, hacia actividades tradicionales del terciario, como el servicio

⁵²³ Delgado (1995: 213). Solà-Morales periodifica el proceso de urbanización español en el largo plazo de una manera algo diferente, acentuando el papel del crecimiento urbano más reciente (entre los años cincuenta y setenta). Sin embargo, señala que la década de los años veinte supuso el salto inicial de las grandes metrópolis, siendo, además, uno de los períodos claves del crecimiento urbano español. El autor apunta a la industrialización como causa estructural del crecimiento urbano, es decir, a la existencia de relaciones funcionales entre industrialización y crecimiento urbano, o lo que es su equivalente, la relación entre empleo industrial básico y el empleo local (incluyendo los servicios y los empleos terciarios) (Solà-Morales, 1974: 9-14). La expansión y diversificación industrial, acompañada del correspondiente crecimiento urbano, del que se beneficiaron las ciudades económicamente más activas, como Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza o Bilbao (que constituían los principales centros hacia los que gravitaban las migraciones) constituye una prueba de este comportamiento (Ben-Ami, 1983: 205).

⁵²⁴ Malerbe (1981: 21-22). Hernández Andreu (1986: 115), sin embargo, sostiene que la construcción de edificios destinados a industrias y a comercios siguió la tendencia general de estancamiento de la economía española durante la segunda mitad de los años veinte. Por tanto, ese declive, continuo desde aproximadamente 1925, fue exponente de la deflación industrial, globalmente considerada, y del comercio.

doméstico o el comercio.

A pesar de ello, la población inactiva siguió siendo dominante. En vísperas de la República continuaban teniendo un peso dominante las ocupaciones no económicas. Las que mayor presencia tenían en A Coruña en 1930 continuaban siendo los *Miembros de la familia*, es decir, los individuos ocupados en tareas domésticas. Los cambios respecto a los primeros años del siglo en este tipo de actividades fueron, por tanto, prácticamente insignificantes. La principal modificación corresponde al segundo tipo de categoría censal dominante, que ahora pasó a ser la correspondiente a los alumnos de primera enseñanza y, en tercer lugar, los niños sin profesión, lo que revela un progresivo rejuvenecimiento de la estructura de la población.

Desde el punto de vista de la división socioprofesional de la población, se observa una recuperación especialmente interesante dentro de las actividades ligadas a los servicios, coincidiendo con una etapa de fuerte crecimiento del número de trabajadores terciarios en el conjunto nacional. El sector terciario, globalmente, vio crecer la participación de sus efectivos del 46,2 % al 50,0 % en 1920-30, recuperándose de la caída coyuntural en términos relativos que se había producido en 1920, debido al crecimiento industrial acaecido durante la guerra.

Por otra parte, los establecimientos orientados al mercado local incrementaron su número, gracias al crecimiento demográfico y la expansión urbana. A ello se vinieron a añadir otras mejoras, principalmente en los servicios públicos e infraestructuras urbanas, tales como la ampliación de las redes de abastecimiento de agua y electricidad, las reformas portuarias, viarias, en los transportes urbanos y con el *hinterland*, e incluso con el interior peninsular.

Se dieron, además, dos fenómenos complementarios, observados en otras ciudades españolas. Por un lado, un crecimiento de los empleos en tareas burocráticas, relacionadas con el mayor grado de intervención gubernamental en diversas parcelas de la vida económica. Por otro, el aumento de los empleos en oficinas, y, especialmente, de las profesiones liberales, que experimentaron un considerable desarrollo. Esto supuso el

asentamiento de los denominados *white-collars*, siguiendo, aunque más tardíamente, el patrón occidental.

CUADRO 47. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1930 (HOMBRES, EN PORCENTAJES)

Grupos de edad	Hombres										Total
	< 15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-50	46-50	51-60	> 60	
Tabaco			0,08	0,13	0,34	0,14	0,11	0,12	0,22	0,17	0,09
Industrias diversas	1,42	26,88	26,60	39,21	37,16	35,27	32,8	34,79	33,87	30,99	21,44
Navegación	0,07	2,46	4,91	7,35	7,82	7,97	9,87	6,69	4,63	2,82	3,76
Comercios diversos	0,65	6,62	5,27	7,35	8,71	8,49	8,55	8,21	6,77	4,23	4,73
Servicio doméstico	0,08	0,86	0,49	0,59	0,3	0,42	0,40	0,61	0,52	0,79	0,39
Ejército	0,10	10,41	31,33	4,65	4,83	5,96	6,08	3,65	3,97	0,73	6,48
Administración Pública		0,36	0,95	2,01	2,90	2,35	3,16	3,47	4,93	3,83	1,51
Otras profesiones liberales		2,55	3,24	4,51	4,61	3,89	3,44	2,55	3,40	2,31	2,21
Alumnos 1ª enseñanza	48,89	3,06									17,68
Estudiantes	4,86	14,48	4,65	1,68	0,13	0,05					3,83
Niños sin profesión	39,00										13,87
TOTAL	95,07	67,68	77,52	67,48	66,8	64,54	64,41	60,09	58,31	45,87	75,99

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España. Sólo se han incluido aquellas actividades con una cierta presencia, dado que el número total de categorías en el censo de 1920 era de 129

CUADRO 48. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1930 (MUJERES Y TOTAL DE AMBOS SEXOS, EN PORCENTAJES)

1956 (PROFESIONES Y OFICIOS DE MUJERES, EN PORCIENTO DEL TOTAL)												TOTAL
	Mujeres											
Grupos de edad	< 15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-50	46-50	51-60	> 60	Total	
Tabaco		0,05	1,7	3,47	3,47	3,01	1,96	2,17	10,50	12,02	2,96	1,62
Industrias diversas	0,39	3,92	2,61	2,5	2,75	3,4	3,29	4,43	3,30	2,23	2,28	11,20
Navegación												1,75
Comercios diversos	0,02	0,58	0,58	0,46	0,65	0,58	0,53	1,06	0,72	0,42	0,42	2,43
Servicio doméstico	0,95	18,5	19,7	15,87	11,3	11,78	10,49	11,12	8,85	6,40	9,52	5,28
Ejército												3,01
Administración Pública		0,05	0,11	0,15	0,19	0,11	0,21	0,14	0,06		0,07	0,74
Otras profesiones liberales	0,02	0,25	0,45	0,38	0,04	0,18		0,09	0,03	0,06	0,14	1,10
Alumnos 1ª enseñanza	46,68	2,47									14,60	16,04
Estudiantes	3,00	8,55	1,37	0,23	0,0			0,05			1,94	2,82
Miembros Familia	6,71	50,06	62,43	68,6	73,16	72,0	74,30	71,30	66,87	65,55	47,70	25,50
Niños sin profesión	39,66										12,19	12,97
TOTAL	97,43	84,43	88,95	91,66	91,56	91,06	90,78	90,36	90,33	86,68	91,82	84,46

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España. Sólo se han incluido aquellas actividades con una cierta presencia, dado que el número total de categorías en el censo de 1920 era de 129

El servicio doméstico continuaba acaparando una gran proporción de la mano de obra inmigrante femenina rural (Mirás, 2002b). Perdieron peso de forma considerable las actividades primarias (agrarias) y también disminuyeron, en términos relativos, algunas tradicionales actividades económicas urbanas, como el comercio, los transportes, la pesca y derivados, la manufactura del tabaco, etc. Sin embargo, se

aprecia un correlativo crecimiento de un amplio abanico de industrias, aunque ninguna de ellas llegó a tener un peso individual determinante en la estructura económica urbana.

Por lo que respecta al sector secundario, el total de población activa empleada ascendía al 47,2 %, lo que significa que mantuvo la tendencia de crecimiento iniciada con el final de la guerra (Cuadro 5). 1930 marca el punto álgido de la industrialización de la ciudad, ya que a partir de entonces la crisis industrial que se cernió sobre el país, combinado con la Guerra Civil y la ulterior posguerra bloquearon la continuación del proceso iniciado durante el primer tercio del siglo XX.

El proceso de crecimiento industrial avivado en algunos sectores durante la guerra, y continuado durante la posguerra en los sectores mejor blindados, se consolidó durante el período dictatorial. Por tanto, la política estatal de reserva del mercado interior estaba dando sus frutos, aunque no fuese más que para sostener un sector que había comenzado su despegue con anterioridad. Pasados los primeros años de la posguerra, cuando sucumbieron las empresas más débiles, creadas al socaire de una demanda de carácter casi exclusivamente coyuntural, en los años veinte continuaron su proceso expansivo las actividades más sólidas. Este fenómeno evidencia que se estaba produciendo una diversificación del tejido industrial y, en general, de la base económica de A Coruña, paralelo al que se desarrollaba en el territorio nacional (Donges, 1976: 29). No obstante, en su conjunto, el sector secundario siguió estando caracterizado por numerosas debilidades estructurales que impedían su competitividad fuera de las estrictas fronteras locales o regionales.

Por tanto, la distribución socioprofesional de la ciudad no había experimentado una transformación radical respecto al censo anterior, de manera que las funciones urbanas tradicionales continuaban ocupando los rangos más elevados: comercio, administración, transportes, fuerzas del orden, con la destacada novedad del crecimiento del conjunto del sector industrial-manufacturero.

5.3. EL HETEROGÉNEO CRECIMIENTO DE LA FUNCIÓN COMERCIAL

5.3.1. El avance del comercio sin modificaciones significativas en su estructura organizativa

Desde un punto organizativo, a lo largo del siglo XIX había tenido lugar la difusión de las pequeñas tiendas especializadas en Europa, lo que permitió la independización de la función comercial respecto a la productiva. A pesar de ello, continuó subsistiendo un comercio tradicional que practicaba a la vez la elaboración y la distribución del producto⁵²⁵. En A Coruña se aprecia el mismo fenómeno, pero con la diferencia de una mayor permanencia a lo largo del tiempo.

La reactivación capitalista, la estabilidad laboral y el nuevo marco legislativo desarrollado durante la Dictadura permitieron el paso de las formas personalistas a fórmulas empresariales más desarrolladas, gracias a la creación de sociedades mercantiles, sobre todo de responsabilidad limitada. Esto facilitó la acumulación de capital y la constitución de empresas más sólidas y solventes. El resultado fue la aparición de los primeros comercios modernos (Toboso, 2002: 25).

La aparición posterior de nuevas formas de comercio afectó a los pequeños comerciantes. La principal novedad fue la puesta en marcha de los grandes almacenes (*department stores*)⁵²⁶, lo que representó un paso más en las transformaciones del sector,

⁵²⁵ Según David (1958), la historia del pequeño comercio y de los oficios se confunde, pues las tiendas nacieron unidas a los talleres artesanales, regidas en la mayor parte de los casos por rígidas normas gremiales (Samhaber, 1963). Por otra parte, el tránsito hacia el sistema industrial iniciado en el siglo XIX propició el surgimiento y desarrollo de una gran variedad de funciones relacionadas con el terciario en las ciudades. Asimismo, la incipiente urbanización supuso una mayor demanda y, por tanto, un mayor movimiento de mercancías y una dependencia más fuerte de otras zonas, lo que acrecentó las posibilidades de la distribución comercial.

⁵²⁶ Los grandes almacenes constituían una forma de comercio basadas en un sistema de gestión análogo a la forma de organización en M del sector manufacturero, es decir, una estructura multidivisional, frente a la forma en U o centralizada (Perkins y Friedman, 1999). Entre sus principales ventajas cabe citar que permitieron a los clientes la entrada libre, para ojear y comparar precios, gracias a la adopción de precios fijos, el ticketado y las técnicas de exposición y anuncio. Por tanto, facilitó la generalización de la compra activa. En el mundo occidental, muchos de estos establecimientos comenzaron vendiendo a precios bajos, para atraer a la creciente clase media (Shaw, 1992). Sin embargo, tras la Primera Guerra Mundial, y al contrario de lo que Chandler señalara para el sector industrial, estas formas de comercio experimentaron

pues estuvo acompañado de una revolución en las técnicas comerciales⁵²⁷. Sin embargo, en el caso español, su instalación fue más tardía que en el mundo occidental, quedando limitada en un primer momento casi exclusivamente a algunas grandes ciudades⁵²⁸. Además, la modalidad más empleada se encontró más cercana al almacén popular que al gran almacén, adoptando en ocasiones un modelo intermedio. Estos negocios fueron los primeros en adoptar algunas de las técnicas comerciales que ya estaban consolidadas en Europa (Toboso, 2002: 26).

Pero en A Coruña, durante el primer tercio del siglo XX, la presencia de estos establecimientos fue prácticamente nula, debiendo aguardar a bien avanzada la posguerra civil para que se iniciase una lenta generalización, y comenzasen a producirse verdaderas modificaciones, gracias a la puesta en práctica y generalización de modernos métodos y modelos organizativos⁵²⁹. En cambio, la situación ya había comenzado a cambiar en las grandes ciudades españolas en la segunda década del siglo, porque, aunque los pequeños establecimientos familiares, con uno o dos dependientes, seguían representado una fracción muy alta del total del comercio⁵³⁰, aparecieron nuevas empresas comerciales de carácter capitalista⁵³¹.

un menor crecimiento, en beneficio de otras formas de organización altamente centralizadas (las *chain stores*), aunque su papel continuase siendo de primera magnitud (Perkins y Friedman, 1999). Para una discusión de las funciones sociales y culturales que desarrollaron los grandes almacenes, *vid.* Laermans (1993).

⁵²⁷ Primero en las principales capitales, Londres, París, Berlín, San Petersburgo, y posteriormente en las ciudades más pequeñas (Dawson y Burt, 1999: 25).

⁵²⁸ En Barcelona, en 1916, y en Madrid, en 1933. Pero el primer gran almacén que puede considerarse como tal fue Galerías Preciados, en el año 1943. En 1940 abrió su primer establecimiento de textiles, que más adelante se convirtió en el primero de esta cadena. El fenómeno, con todo, fue extremadamente lento, pues en los años cuarenta y cincuenta apenas se registraron nuevas aperturas (Gómez Mendoza, 1983: 11; Rebollo, 1987: 219). Por otra parte, los peculiares rasgos de la evolución económica española, comunes en algunos aspectos a otros países mediterráneos, condicionaron la tardía aparición de estas nuevas formas de comercio (Nielfa, 1984b: 137).

⁵²⁹ Casares y Rebollo (1991). Será a partir de entonces cuando el pequeño comercio sufra su competencia de forma directa, obligándole a renovar sus estrategias. Pero no por ello desapareció, sino que coexistió a lo largo de esa etapa con los nuevos tipos de establecimientos comerciales (Rodríguez Regueiro, 1973).

⁵³⁰ Al igual que ocurría en España, en donde "el sector comercial, aunque capitalista, está profundamente estructurado de manera artesana-familiar" (Fernández de Castro, 1973: 49). Según Ben-Ami (1983: 206), el número de pequeños comerciantes creció de manera espectacular durante los años veinte.

⁵³¹ Nielfa (1984b: 141). Además del fenómeno del cooperativismo, las transformaciones urbanísticas en los centros de algunas ciudades, etc., lo que permitió que la atomización comercial no siguiese creciendo

Las actividades comerciales reflejan las líneas generales descritas para el conjunto de la economía urbana, pues presentan claros signos de reactivación durante los años veinte⁵³². Sin embargo, este proceso estuvo encuadrado en los mismos parámetros de fuerte intervencionismo estatal y de tendencias nacionalistas que venían operando en la economía española (Escribano, 1978: 69-72).

La Cámara de Comercio local reconocía el talante comercial de la ciudad, cuando señalaba que "podemos [...] definir el temperamento económico de La Coruña diciendo que ésta es un gran depósito de tránsitos comerciales"⁵³³. La Coruña poseía "una actividad comercial tanto más definida, cuanto que la industria apenas tiene relación con el exterior, mientras el Comercio no atiende solamente a la vida local"⁵³⁴.

En 1924 las cuotas satisfechas por los empresarios matriculados en actividades comerciales habían crecido un 149,1 % con respecto a 1919, mientras que el total de contribuyentes aumentó un 41,5 %. La cifra que satisfacían los empresarios pertenecientes al sector representaba un porcentaje del 58,9 % del total de las actividades económicas urbanas. El número de empresarios ascendía a 430, es decir, un

indefinidamente. Con todo, un informe del Ministerio de Economía y Comercio, *La estructura del comercio interior en España*, s.f., s.p., ponía de manifiesto que el comercio minorista español se caracterizaba todavía por un enorme minifundismo, una cierta marginalidad económica y una considerable resistencia a evolucionar. Cita en Gómez Mendoza (1983).

⁵³² Según Grandío (1994: 84-85) estos fueron los "locos años 20, en los que a ritmo de fox-trot el espacio urbano coruñés comenzó a desarrollar un considerable número de pequeñas tiendas y de comercios de todo tipo, que fomentaban el paseo por la Calle Real o por los Jardines de Méndez Núñez, en donde se comenzaban a colocar cafeterías".

⁵³³ *Breve estudio de la economía mercantil e industrial coruñesa*, op. cit., p. 339. Tomando como índice = 100 para el total de mercancías que entraban en A Coruña por mar y tierra en un año, sostenían que el porcentaje de mercancías que quedaban para el consumo local era de un 23 %, mientras que las que se reexpedían eran el 77 %.

⁵³⁴ Frente a los aproximadamente 400 millones de pesetas [sic] que representaba el comercio para la renta económica nacional, la industria, incluida la pesca, apenas alcanzaba unos 180 millones, "representación que obtenemos de capitalizar los probables productos de los negocios coruñeses". *Breve estudio de la economía mercantil e industrial coruñesa*, op. cit., p. 338. Además, "las manifestaciones comerciales de todas clases de la ciudad de La Coruña representan la colocación de un capital muy próximo a los 100 millones de pesetas, colocación que se traduce en virtud del crédito de operación en unos 600 millones", mientras que "las manifestaciones industriales representan la colocación de unos 30 millones de pesetas, colocación que se traduce, mediante el crédito de operación en menos de 60 millones". La pesca representaría un capital de más de 100 millones de pesetas. "La navegación no constituye un dato digno de ser anotado, en cuanto a lo que se refiere a inversión de capital, pudiendo valorarse dicha inversión en unos 10 millones de pesetas". *Ibid.*, pp. 337-338.

32,2 % del total (Cuadro 11 a Cuadro 14).

A pesar de ello, éste no fue el sector que experimentó un desarrollo más acelerado. El conjunto de las cuotas satisfechas en la ciudad se incrementó en un 173,7 %, mientras que los empresarios matriculados aumentaron un 74,5 %, por encima en ambos casos del comercio. En cambio, el sector servicios creció un 244,2 % en términos de cuotas y un 191,9 % en términos de contribuyentes, mientras que el sector industrial (excluidas las actividades artesanales) lo hizo un 227,4 y un 87,5 %, respectivamente.

Por tanto, el número de comercios y de actividades de servicios se vio acrecentado en estos años, con un importante número de tiendas de textiles, confección, víveres, panaderías, carnicerías, efectos navales, suministradores de barcos, etc., repartidos por toda la ciudad. Pero, paralelamente, observamos una mayor homogeneización en las cuatro tarifas en número de contribuyentes. Como ya lo fuera en tiempos anteriores, la Pescadería constituía la zona comercial y de servicios por excelencia y el área donde se concentraban en un mayor número, sobre todo, los servicios financieros, pues allí radicaban las sedes de los principales bancos coruñeses y foráneos del período (Martínez Barbeito, 1959: 11).

El sector comercial adolecía de deficiencias estructurales. Durante la guerra no se había modernizado su estructura, y en aquellos casos en los que se generaron beneficios empresariales, éstos no se utilizaron para reinvertir en nuevas formas comerciales⁵³⁵. La elevación de los costes acaecida durante la guerra, había apremiado al comerciante a una mayor necesidad de capital, sobre todo circulante. Tras la vuelta a la normalidad, el comercio local contrajo el volumen de su capital circulante, lo que dio lugar a pérdidas de consideración en numerosos comerciantes⁵³⁶. De hecho desde el final

⁵³⁵ "Aquí los negocios se mueven dentro de una órbita fija, sin que cada empresa comercial tenga orientaciones de desarrollo complementario". "Todos los fenómenos biológicos del mercantilismo se resumen en que el negocio necesita dinero o tiene sobrantes, según los precios de origen de las mercancías, pudiendo por tanto afirmarse de nuevo, que en La Coruña no existe voluntad creadora, sino estímulo de utilidad sobre la negociación de lo que se produce en otras partes". *Breve estudio de la economía mercantil e industrial coruñesa*, op. cit., p. 340.

⁵³⁶ Circunstancia que no afectó en igual medida a la industria. "La diferencia de volumen de crédito por

del ciclo bélico, y especialmente en 1920-22, se produjo una importante disminución en el descuento de efectos de comercio, producida como consecuencia de la contracción de los precios⁵³⁷. Resultado de ello fue el incremento de los saldos de las cuentas corrientes bancarias, debido al dinero que estaba a la espera de colocación, por ser sobrante de los negocios.

Según el *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España* del año 1927, se aprecia que las actividades que mostraban una mayor presencia en las tres principales ciudades de la provincia de A Coruña eran las comerciales y de servicios, en tanto la industria ocupaba un lugar secundario. No obstante, las diferencias se manifestaban en una estructura terciaria más sofisticada y más acorde con los tiempos en la capital, mientras Ferrol y Santiago continuaban dependiendo de actividades tradicionales.

En Santiago sobresalía, en primer lugar, la elevada presencia de los establecimientos destinados a la satisfacción de necesidades de consumo básicas, como la alimentación; asimismo, sobresalían los textiles y el calzado, incluyendo asimismo las funciones de almacenaje. El porcentaje de estos dos sectores rondaba en ambos casos el 15 % del total de actividades económicas urbanas. El tercer lugar en el ranking, con un porcentaje aproximado del 11 %, lo ocupaban los establecimientos de hostelería (tabernas, bodegones y bodegas, bares, cafés), típicos de las ciudades españolas de este período, pero con un peso si cabe más acusado en núcleos con una actividad turística y educativa (vinculada a la Universidad) más desarrolladas, lo que reforzaba la existencia de casas de huéspedes, fondas, hoteles, pensiones, etc.

El resto de subsectores se distribuían entre las actividades de transporte (alquiler de carruajes y automóviles, servicios de automóviles, camiones, carros, carruajes), con

operación entre el comercio y la industria, proviene de que, al operar el comercio recibe preferentemente crédito, mientras que la industria en primer término lo da, y por tanto aquel volumen revela la intensidad de las operaciones, y al mismo tiempo significa diversa cosa, según sea comercio o industria lo que se estudie". *Ibid.*, p. 338.

⁵³⁷ Durante los años veinte se presentaron con frecuencia situaciones de escasez de numerario en la plaza, según se infiere de la información procedente de las ACTAS Pleno COCINC.

un 6 % del total, de venta de madera y productos de ferretería y similares, abonos, curtidos, etc. Las profesiones liberales (un 7 %), tales como los médicos, abogados, farmacéuticos, procuradores, dentistas, delineantes, veterinarios o notarios tenían asimismo una considerable presencia, en buena medida como consecuencia de la actividad universitaria.

En Ferrol las actividades dominantes eran las de la alimentación. Este era el sector que proporcionaba el verdadero carácter a la actividad económica urbana (junto con la industria), ya que aproximadamente uno de cada cuatro establecimientos eran comercios de alimentación, en sus distintas manifestaciones. Por el contrario, las actividades de hostelería tenían menos protagonismo (un 8 %, aproximadamente), y no se hallaba tan desarrollada como en Santiago la función de alojamiento, limitándose a los clásicos cafés, bodegones y bodegas o tabernas. Los establecimientos de textiles y calzado, con un 13 %, tenían también una importante presencia.

Destacaban asimismo los efectos de arrastre de la función portuaria, en forma de comisionistas, armadores, consignatarios, venta de efectos de navales, agencias de Aduanas, agencias de transportes marítimos, etc. El conjunto del sector transportes, y las actividades de consignación, agencias, etc., totalizaban en torno al 7 % del total. El resto del sector terciario se distribuía entre un amplio abanico de funciones urbanas tradicionales, como la educación, las profesiones liberales (médicos, farmacéuticos, abogados, procuradores, practicantes, dentistas, notarios, veterinarios, ingenieros, etc.), el transporte (servicios de transporte, carros, incluyendo los establecimientos de venta de automóviles y accesorios), madera y muebles, productos químicos y carbones.

Por su parte, lo que diferenciaba a Coruña de las otras dos ciudades era el elevado peso de las actividades de transporte⁵³⁸. Y, en segundo lugar, el protagonismo de los consignatarios, comisionistas, aduanas, agentes, corredores, etc. El sector alimentación tenía, con todo, la dotación más fuerte en la ciudad, aunque sin alcanzar

⁵³⁸ A diferencia de Santiago (ligadas a negocios de transporte terrestre y/o urbano), con una elevada presencia de negocios vinculados al transporte marítimo en el caso de A Coruña.

los niveles de Ferrol (un 18 %), mientras el textil, siendo importante, tenía un peso algo inferior que en las ciudades vecinas (cerca de un 12 %). Finalmente, las funciones de hostelería y, sobre todo, hospedería, se hallaban especialmente desarrolladas, gracias al rol de A Coruña como lugar de tránsito de la emigración americana⁵³⁹.

Sin embargo, hacia finales de los años veinte se comienzan a apreciar síntomas dificultades en todos los negocios, especialmente en los comerciales, que anticiparán el cambio de signo de la actividad económica urbana que se producirá a principios de los años treinta⁵⁴⁰.

5.3.2. La dicotomía de las actividades comerciales

5.3.2.1. Las actividades comerciales básicas (alimentación y textil)

En los años veinte tuvo lugar una de las coyunturas más prósperas para los dos subsectores más importantes del comercio de A Coruña, la **alimentación** y los **textiles**. El número de contribuyentes y sus cuotas experimentaron un continuo crecimiento, mayor en el segundo caso, debido a la rectificación de las tarifas de 1922, que significó un importante incremento en las cuotas tributarias. Por este motivo, el aumento en el número de comerciantes constituye un indicador más fiable. Estos experimentaron un incremento de un 47,6 y un 48,1 %, respectivamente.

La prosperidad arrastró tanto a los negocios que tenían su mercado en la plaza, empujados por el incremento de la demanda urbana⁵⁴¹, como a los que compraban y vendían en el exterior. Por una parte, los establecimientos orientados al mercado local, al atender el crecimiento demográfico urbano, vieron aumentado su número y su repercusión en la ciudad. Esto se tradujo en un incremento general de los

⁵³⁹ *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España*, 1927, *op. cit.*

⁵⁴⁰ Cooperativa Militar y Civil (S.M.). *Memoria del año 1930 presentada a la Junta General de 1931. Año XXXX 15º del 2º periodo social*, La Coruña, p. 8.

⁵⁴¹ Los establecimientos de hostelería y restauración, e incluso los espectáculos de recreo asociados a algunos de estos negocios vivieron un periodo de prosperidad. Empresas como el *Gran Café Méndez Núñez*, *La Terraza*, *Cafés y Bares* tuvieron resultados positivos, con rentabilidades algo inferiores a las

establecimientos comerciales urbanos. La ciudad consolidó su rol como núcleo comercial, de atracción e influencia sobre su área más cercana. De ahí la proliferación de comercios destinados a satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes.

Los negocios que tenían sus intereses con puertos situados fuera de los límites de A Coruña (tanto vía comercio como vía cabotaje), gozaron también de buenas perspectivas⁵⁴². Como hemos podido verificar, el volumen de mercancías descargadas en el puerto superaba con claridad a los embarques, lo que indica una vocación importadora de la economía metropolitana. A Coruña actuaba como vehículo de comercialización a gran escala de productos del *hinterland*, y esa función no la desempeñaba ningún otro puerto regional, excepto Vigo, en determinados capítulos ligados al complejo marítimo-pesquero. Además de la salida de mercancías procedentes del entorno rural, primaron las entradas de productos, que posteriormente eran redistribuidos por los numerosos comerciantes importadores. De la abundancia de productos también dependía el pequeño comercio, pues existía una estrecha conexión entre el comercio aprovisionador (mayorista) y el vendedor directo (minorista).

Dentro del sector de los **comestibles** existía una marcada jerarquía social y económica. Por un lado, el comercio mayorista ocupaba el nivel superior. A menudo, estos empresarios inyectaban liquidez al comercio minorista, ejerciendo de prestamistas de créditos y de mercancías para aquel tipo de comerciantes, con lo que se garantizaba el control de la distribución en el futuro.

El movimiento mercantil portuario siguió una marcha ascendente, a pesar de que los fuertes controles que se establecieron durante la Dictadura sobre el comercio exterior, tanto de importación como de exportación, desincentivaban este tipo de tráfico⁵⁴³. No

del ciclo bélico y posbélico, pero elevadas. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁵⁴² "El comercio debido al magnífico puerto, presenta caracteres de gran actividad, exportándose importantes cantidades de los artículos de la industria, agricultura y ganadería, tanto de esta población como del resto de la provincia". *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España*, 1927, op. cit., p. 1276.

⁵⁴³ Tal vez la más afectada fuese la exportación, sometida a numerosas restricciones. En su afán por controlar la actividad económica nacional, se crearon organismos como el *Comité de Vigilancia de la Exportación*

obstante, parece haber primado el empuje derivado de la mejora de la situación económica en Europa, que dio lugar a un aumento global del volumen de exportaciones de la economía española (Ben-Ami, 1983: 34).

CUADRO 49. PROCEDENCIA Y DESTINO DEL TRÁFICO DE CARBÓN EN EL PUERTO DE A CORUÑA (TMS)

	Procedencia		Destino	
	Carbón de Cabotaje	Carbón de Importación	Flota pesquera	Suministro general buques
1921	32.898,5	32.746,5	51.000,0	10.680,0
1925	21.859,8	38.498,3	50.286,0	2.752,0
1930	25.098,3	39.820,1	41.404,7	7.089,4
1935	28.273,9	46.515,7	44.420,6	974,0
1940	87.062,4	2.250,2	62.139,6	2.677,5
1945	78.857,3	-	22.962,7	26.657,4
1949	31.999,8	58.541,0	48.713,6	2.973,6

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto

Por otro lado, el tráfico mercantil se diversificó, aumentando el abanico de productos de entrada y salida. Aunque el ranking no sufrió un cambio significativo, aparecieron nuevos productos, que revelan una mayor diversificación comercial en la ciudad⁵⁴⁴. Las mercancías que habían protagonizado el tráfico portuario durante la preguerra recuperaron la normalidad. Las importaciones de carbón mineral, prácticamente suspendidas durante la guerra (las escasas partidas procedían por entonces de Cardiff), se regularizaron (Cuadro 49). A partir de entonces, el principal suministrador continuó siendo Inglaterra, si bien con una presencia destacada de Holanda y Bélgica. También se remitieron partidas importantes desde New Port, Port Talbot o Newcastle⁵⁴⁵, todos ellos puertos con una fuerte especialización carbonífera, derivada de su proximidad a ricos yacimientos y de su condición de salida natural para

(Real Decreto de 21 de agosto de 1928), en fecha muy similar a la creación del *Banco de Comercio Exterior de España* y la *Sociedad de Seguros de Crédito a la Exportación* (Real Decreto de 6 de agosto de 1928).

⁵⁴⁴ La mayor parte de este movimiento era de cabotaje, predominando las salidas (redistribución). El comercio exterior se limitaba a la importación, con Estados Unidos monopolizando los envíos. Pero existía un cuantioso tráfico de litoral, con una única dirección, el suministro de buques.

⁵⁴⁵ La razón, el elevado precio de los carbones nacionales, incluso en los transportes a través del Cantábrico (Coll y Sudrià, 1987).

la comercialización del recurso⁵⁴⁶. El carbón británico se complementaba con las entradas vía cabotaje de carbón nacional, a pesar de que el sector carbonífero atravesó una fuerte depresión estructural durante los años veinte⁵⁴⁷.

La evolución del sector alimenticio local se vio influida directamente por el comportamiento del sector agrario regional. En primer lugar, porque la ciudad constituía un importante mercado para sus productos. En segundo lugar, debido a la creciente evidencia de que el campo constituía un mercado potencial de cierta envergadura, consumidor de materias primas, bienes de consumo (tejidos) y de equipo. El puerto actuó como vehículo canalizador de esas relaciones comerciales. La demanda urbana y regional creció, aunque, al contrario de lo que algunos autores postulan para el conjunto de España, A Coruña experimentó un retroceso social, derivado de la pérdida de poder adquisitivo comparado.

La posición de la provincia en el ranking nacional de salarios-hora de los obreros había empeorado en 1920 con respecto a 1914. Frente a un salario de los obreros cualificados de 0,58 pts/hora en 1914 y de 0,88 pts/hora en 1920, en 1925 se pagaba 1,09 pts/hora, con un aumento apenas del 89%, que situaban a Coruña en el vagón de cola, al ser la 41ª provincia con mayor crecimiento salarial. La subida salarial de los peones (de 0,33 pts/hora en 1914 a 0,47 pts/hora en 1925) era la 27ª del país. Sin embargo, lo más importante, los salarios reales, experimentaron una cierta mejoría comparativa, al ser la 17ª provincia de mayor crecimiento⁵⁴⁸.

⁵⁴⁶ El carbón procedente de Newcastle era más apropiado para ciertos usos domésticos que el de Gales, por lo que a menudo se denominó también carbón de cocina (Suárez Bosa y González, 2002: 8).

⁵⁴⁷ Hernández Andreu (1986: 165). Por su parte, el carbón procedente de la cuenca de León había experimentado un cierto crecimiento durante los años de la guerra, toda vez que durante la primera mitad del siglo pasado los mayores incrementos de este tipo de tráfico coincidieron con dificultades en el exterior. En cambio, durante los años veinte se produjo una fuerte polarización del tráfico de cabotaje del carbón mineral procedente de los puertos asturianos. La *Estadística general de producción, importación y distribución directa de carbones minerales*, elaborada a partir del año 1928 revela la absoluta primacía de los puertos de Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia.

⁵⁴⁸ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1930*, Madrid, 1931, pp. xl-líii. Uno de los retrocesos más significativos fue el empeoramiento relativo de la percepción salarial de las mujeres. Según el informe del Ministerio de Trabajo, fuera de la industria del vestido, los tipos de retribución en 1925 eran casi iguales

A pesar de esta circunstancia condicionante por la vertiente de la demanda, el sector agrario gallego ejerció un papel muy positivo en este período. Las transformaciones que se vislumbraban en el complejo agropecuario regional se consolidaron durante los años veinte⁵⁴⁹. Las mejoras técnicas (Fernández Prieto, 1992) y los cambios en el régimen de propiedad territorial condujeron a una mercantilización efectiva de la agricultura gallega (Villares, 1991: 155), que tuvo su corolario en el aumento de la comercialización de productos agropecuarios, tanto hacia el interior peninsular como hacia la capital. La incidencia de este fenómeno fue tanto más importante por los cambios sociales que propició, ya que posibilitó el surgimiento de una pequeña burguesía industrial y comercial urbana (tardíamente, a decir de Paz Andrade, 1970), parte de la cual tuvo un protagonismo destacado en este tipo de actividades comerciales⁵⁵⁰. Por tanto, los puertos gallegos registraron un notorio desarrollo comercial, del que A Coruña fue la principal punta de lanza (Villares, 1991: 160; 1996c: 407; Grandío, 1994: 20).

Un fenómeno conocido e influyente se vino a añadir con gran intensidad. La emigración durante estos años fue muy intensa en Galicia. Fue el período de mayor salida de contingentes de población hacia Latinoamérica. La contrapartida la constituyeron las remesas de emigrantes que en este período se intensificaron de forma destacada y que tuvieron como destino principal la agricultura.

Se dieron así dos fenómenos distintos pero que generaron un mismo efecto final.

a los de 1920, lo que obedecía a que, a causa de la emigración de varones, que dejaba reducidas las mujeres a sus propios recursos económicos, había aumentado la oferta de trabajadoras en el mercado de trabajo, lo que se traducía en una reducción de la cuantía de los jornales femeninos, en A Coruña y en el resto de la región. *Op. cit.*, p. cli. A pesar de todo, la fiabilidad relativa de esta fuente exige que los datos sean matizados, y se tomen únicamente como un indicador de las tendencias de comportamiento.

⁵⁴⁹ Villares (2000: 71). Un indicador de las transformaciones agropecuarias regionales lo constituye la importación de abonos, cuyas descargas vía portuaria experimentaron un notable auge durante los años veinte, pasando de 4.907 tms en 1922 a 29.577 en 1932. En las exportaciones vía portuaria de los productos agrarios más importantes (cebollas, habas, castañas y, en menor medida, maíz y sal) también se observa un claro incremento, aunque la principal vía de comercialización era la ferroviaria.

⁵⁵⁰ Arias (1977: 20). Las remesas procedentes de América jugaron un papel fundamental en la transformación del régimen de propiedad de la tierra y de las mejoras técnicas agrarias, pues, según Villares (2000: 72, 77), fueron el elemento clave que explica las redenciones forales que se produjeron en Galicia durante el primer tercio del siglo XX. El acceso a la titularidad de la tierra permitió a partir de

Por un lado, el incremento de la productividad del trabajo agrario provocado por el éxodo migratorio, que dio lugar a una mayor capacidad de acumulación⁵⁵¹. Por otro, las remesas procedentes de los residentes en el extranjero (García Lombardero, 1984: 322). Esto permitió, entre otros efectos, que se intensificase el proceso de paulatino acceso a la propiedad plena de la tierra y la aceleración de la modernización de la agricultura, con un mayor grado de inserción en el mercado español⁵⁵². La comercialización agrícola y ganadera estaban íntimamente relacionadas, porque la orientación ganadera provocaba que las praderas y plantas forrajeras sustituyesen a los cultivos más tradicionales, pero facilitó también la generalización de cultivos parcialmente comercializables (patatas, vid, etc.) (Barreiro Gil, 1990).

En definitiva, una modificación de la estructura productiva gallega en general, y en particular del sector agro-ganadero que tuvo sus consecuencias en la forma de reconversión del sistema de cultivos, introducción de maquinaria y abonos minerales y el incremento de la productividad ganadera fundamentalmente (Alonso, 1991; Villares, 1996c: 400).

Esta evolución merece, no obstante, alguna puntualización. El transporte de emigrantes estaba comenzando a retraerse, debido al progresivo desplazamiento hacia Vigo. Y de ahí que la burguesía buscase una salida en la potenciación de otras actividades, y una de las más importantes fue la pesca (Gráfico 13)⁵⁵³.

entonces la formación de una agricultura de pequeños propietarios.

⁵⁵¹ En consonancia con la hipótesis de Bairoch (1988), según la cual el desarrollo agrícola provoca un trasvase poblacional, como consecuencia, entre otras razones, de la baja elasticidad del consumo de alimentos.

⁵⁵² Este proceso de integración y articulación se habría iniciado a finales del siglo XIX, según se desprende del análisis de los precios de los productos agrarios más característicos de Galicia (García Lombardero, 1971).

⁵⁵³ Según el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cl, la exportación de pescado fresco hacia el interior alcanzó más de 10.000 toneladas anuales a mediados de los años veinte. Vázquez Paz, J. en *La Voz de Galicia*, 6 de octubre de 1927, proporciona la siguiente serie de pescado fresco remitido vía ferrocarril desde el puerto de A Coruña, que constituye un indicador fehaciente del crecimiento de la comercialización de pescado fresco desde la ciudad: 1922 = 9.531.469 kgs; 1923 = 8.285.468; 1924 = 11.930.035; 1925 = 12.829.224; 1926 = 12.830.289.

5.3.2.2. El resto de los sectores

La estructura comercial se hallaba relativamente diversificada. No obstante, la evolución interna de las actividades comerciales fue dispar. El sector de la **madera** continuó desempeñando una función de primer orden dentro de la economía local, ya que durante los años veinte mantuvo una línea ascendente. En conjunto, era un sector muy conectado con el correspondiente sector industrial en A Coruña, el cual también desempeñaba un destacado papel dentro de la actividad económica urbana.

El crecimiento se produjo en paralelo a la expansión de la industria maderera en Galicia, como consecuencia de los procesos de apropiación de los montes y la posterior política de repoblaciones forestales, cuya labor se inició hacia 1929⁵⁵⁴. En los años veinte, el empuje que había recibido anteriormente la industria maderera gallega se consolidó, siendo uno de los sectores que experimentó un mayor impulso, gracias a la expansión de distintas actividades industriales y comerciales que demandaban los productos del sector, sobre la base de materias primas de procedencia regional. Sin duda, uno de los más importantes fue el sector de la construcción, a consecuencia del crecimiento que experimentaron las principales ciudades españolas, y, en menor medida, las propias ciudades gallegas⁵⁵⁵. Este dinamismo repercutió en su

⁵⁵⁴ Sequeiros (1986: 111). Para la provincia de Coruña, el marco regulador lo proporcionó el Real Decreto de Repoblación de 15 de febrero de 1929 (Rico, 2000: 414). El conjunto de las actividades transformadoras de madera en Galicia en el año 1929 pagaba más contribución industrial que ningún otro sector, representando el 17 % de España. Durante la etapa republicana existían entre 200 y 400 fábricas de madera, aunque las cifras son muy dispares. Existía incluso una Asociación Gallega de Industriales Madereros, que aseguraba que a lo largo de la República los propietarios de montes ingresarían alrededor de 30.000.000 de pts anuales por la venta de casi 700.000 m³ de madera a tratantes, exportadores y aserraderos (Pereira, 1998: 173).

⁵⁵⁵ Durante esta etapa el sector atravesó una fase de especial esplendor en la ciudad. En Galicia se aprecia un considerable desarrollo en dos segmentos principalmente, el de la construcción de viviendas, y el de las pequeñas infraestructuras (camino rurales) y la construcción de grandes obras públicas, muy abundantes en la posguerra (embalses, Plan de accesos de Galicia, etc.). Ambos capítulos atendían tramos de demanda diferentes. El primero se caracterizaba por el carácter autóctono de su mercado y de las empresas, con un fuerte minifundismo empresarial y utilización de mano de obra reclutada en la agricultura regional a tiempo parcial. En el segundo, en cambio, la producción se centralizaba en un reducido número de empresas de ámbito multiregional o multinacional, únicas capaces de abordar tales proyectos. El primer segmento fue el que experimentó un desarrollo más visible durante estos años (Sequeiros, 1986: 80). Paralelamente, el crecimiento urbano permitió una recuperación del artesanado coruñés. Toda una población de canteros, albañiles, carpinteros, tallistas o pintores se ocupó de todas las obras relacionadas con el Ensanche coruñés y, en general, de la ampliación física del resto de la ciudad.

comercialización. Aunque su número no representaba una fracción elevada dentro del conjunto, mantuvieron una situación relativamente firme, gracias a la estabilidad de su demanda.

Antes de la Guerra Civil, el mercado maderero era de libre competencia, con una multitud de oferentes y demandantes (Sequeiros, 1986: 115). Una parte importante de la madera era comercializada en el mercado urbano, aunque no faltaban remisiones de madera sin elaborar hacia el resto de la región y hacia España. Otra fracción considerable se importaba del norte de Europa. El puerto servía como centro distributivo de algunos de estos productos hacia otros puntos de la geografía nacional, especialmente a raíz del fuerte impulso que, desde finales del siglo XIX, recibieron las exportaciones de puntales, sobre todo de pinos, hacia el exterior y hacia el Norte y Levante⁵⁵⁶.

Dentro de este sector predominaba la venta de maderas de primera transformación, principal segmento de esta industria en la región⁵⁵⁷. Sus efectos de arrastre sobre la segunda transformación (fabricación de muebles, fabricación de papel, etc., que se localizaba en otros puntos del territorio nacional)⁵⁵⁸, es decir, la que generaba un mayor valor añadido, eran escasos⁵⁵⁹. Por ello, en conjunto, no se había visto excesivamente perjudicado por la guerra mundial, pues los mercados se encontraban principalmente en el área metropolitana. Aunque el mercado nacional absorbiese parte de los productos de primera elaboración (inputs de otras industrias), los

⁵⁵⁶ *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 400.

⁵⁵⁷ En la provincia no existían "más que talleres de segundo orden, y las necesidades de la población han de ser satisfechas, en su mayor parte, por las fábricas de otras provincias, que en estas circunstancias suministran sus productos en condiciones poco económicas, debido principalmente a la dificultad para importar artículos extranjeros y a la carestía y escasez de transportes" (IRS, 1919a, 2: 227).

⁵⁵⁸ La manufactura de la madera en España se centraba en el embalaje y en el mueble. Los principales centros productores eran Barcelona, Valencia, Bilbao, Pasajes, Sevilla y Alicante. Estos eran los principales puertos importadores de madera en 1930, de acuerdo a los datos de las aduanas marítimas y terrestres. Dentro de ese ranking, A Coruña ocupaba un lugar secundario por lo que se refiere a la entrada de maderas ordinarias, cuyo destino era el embalaje, superada por todos los puertos cantábricos y mediterráneos. En cambio, la entrada de maderas finas tenía muy escasa presencia (Nadal *et al.*, 2003: 166).

⁵⁵⁹ Durante la Primera Guerra Mundial se planteó un proyecto para establecer una fábrica de producción de papel en la provincia de A Coruña, pero fracasó. *Boletín COCINC*, nº 2, julio de 1916, p. 8.

comerciantes dedicados a la venta de maderas y/o derivados (muebles, fundamentalmente) ubicaban en la ciudad o en la provincia el destino principal de sus productos⁵⁶⁰. La empresa *Hijos de Emilio Cervigón*, la única para la que se ha hallado información contable, aunque incompleta, permite extrapolar parcialmente sus resultados al resto del sector, con unos beneficios que presentan una tendencia ascendente durante el primer lustro dictatorial⁵⁶¹.

Dentro del subsector **ferretería, hierros y maquinaria**, el número de empresas se duplicó entre 1919 y 1924. El incremento de las cuotas fue, sin embargo, espectacular, fruto del alza contributiva especialmente, pero también de una mayor diversificación de los negocios y de la aparición de algunos nuevos, con una tributación individual relativamente elevada. De una parte, se han incluido aquí actividades escasamente presentes con anterioridad en la ciudad, como los concesionarios y establecimientos de venta de automóviles y accesorios. Se instalaron sociedades nuevas, al cobijo de la nueva demanda de transportes urbanos y extraurbanos que trajeron, por un lado, el incremento del número de unidades en circulación, el aumento de las empresas de transporte de viajeros y la mejora de las infraestructuras de transporte regionales⁵⁶².

Por otro lado, los establecimientos ordinarios de suministro de equipamiento de ferretería, maquinaria agrícola e industrial, y accesorios de distintos tipos también experimentaron un importante crecimiento. Los factores impulsores de la demanda de estos artículos residieron, en primer lugar, en el crecimiento urbano, con el consiguiente

⁵⁶⁰ En este sector se han incluido las actividades relacionadas con el mobiliario, así como con la ornamentación, saneamiento y suministro de materiales de construcción, que experimentaron un notorio crecimiento durante los años veinte.

⁵⁶¹ 1923 = 30.689,9 pts; 1924 = 42.094,1; 1925 = 49.812,7; 1926 = 67.884,2; 1927 = 63.526,3. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547, 4564-4565. Sin embargo, sus resultados están probablemente distorsionados, porque esta sociedad simultaneaba producción y venta, siendo imposible diferenciar a qué actividad correspondían los beneficios.

⁵⁶² Según Carré (1929: 482-483), había varias empresas que proporcionaban carruajes, automóviles, auto-ómnibus, motocicletas y otros vehículos de alquiler. El transporte de mercancías se hacía por entonces empleando camiones, automóviles, carros cubiertos y otros vehículos, servidos en muchos casos todavía por ganado caballar y mular, aunque éstos fueron desapareciendo progresivamente, siendo sustituidos por auto-camiones.

aumento de las necesidades de todo tipo de bienes de trabajo manual. En segundo lugar, en el crecimiento y modernización del sector agropecuario regional, que precisaba cada vez de más utillaje. En tercer lugar, la demanda de los demás sectores industriales urbanos.

El establecimiento probablemente más emblemático era la sociedad *Torres y Sáez*⁵⁶³. Los beneficios de la sociedad, desde su constitución, presentan un considerable vigor, con una rentabilidad, además, elevada para su capital social⁵⁶⁴. Otra empresa relevante dentro del sector era la de Agustín Fernández Moretón, constituida inicialmente como *Agustín Fernández y Cia.*, en 1898, con un capital de 240.000 pts. Al contrario que la anterior sociedad, durante los años veinte los beneficios siguieron un perfil descendente, a pesar de que había expandido la escala de su negocio⁵⁶⁵.

Tras el final de la guerra europea, el sector de **productos químicos** mantuvo su peso, pero posteriormente se estancó, al tiempo que aumentaba el subsector de los carbones⁵⁶⁶. Este sector continuó con una importante expansión derivada de que aun en esos años se seguía utilizando como combustible de muchos vehículos, sobre todo en el movimiento portuario (Freire, 1984) y ferroviario. Sin embargo, los combustibles minerales no experimentaron la misma dinámica. El crecimiento del resto del sector encontró su demanda en la ampliación del consumo industrial de algunos inputs

⁵⁶³ Nacida en 1897 con un capital de 80.000 pts, bajo la razón social *Fernández y Torres*, e integrada por los socios Manuel Torres García y Manuel Fernández López, su objeto social era la venta de hierros, aceros y ferretería. En 1916 se incorporaron a la empresa Angel Torres García (hermano de Manuel Torres) y Manuel Sáez Torres (sobrino de los anteriores), pasando a denominarse *Torres y Sáez y Cia.* En 1926, con un capital social de 500.000 pts, nació *Torres y Sáez, S.R.C.*, tras la liquidación de la sociedad anterior. Además de dos establecimientos en A Coruña, tenía otra tienda en Vigo (Pérez de los Heros, 2000: 266).

⁵⁶⁴ 1926 = 52.798,0 pts; 1927 = 25.456,5; 1928 = 34.627,1; 1929 = 86.141,3; 1930 = 92.844,5; 1931 = 76.161,4. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libro 5233. La rentabilidad sobre el capital fue la siguiente: 1926 = 10,6 %; 1927 = 5,1 %; 1928 = 6,9 %; 1929 = 17,2 %; 1930 = 18,6 %; 1931 = 15,2 %.

⁵⁶⁵ La sociedad tenía su casa central en Vigo, y una sucursal en Santander. Los beneficios fueron de 48.605,9 pts en 1923; 1924 = 53.664,9; 1925 = 22.938,4; 1926 = 16.048,6; 1927 = 19.686,0; 1928 = 5.640,0; 1929 = 7.297,3; 1930 = 4.159,7; 1931 = 10.618,7. La rentabilidad sobre su capital (725.000) alcanzó valores bajos, pasando del 7,4 % en 1924 al 0,6 % en 1930. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libro 5233.

⁵⁶⁶ En cambio, llama la atención el descenso del número de comerciantes de materiales fertilizantes, a pesar del importante incremento del consumo de este tipo de inputs en la agricultura gallega del período. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 422.

intermedios.

En la ciudad existía una permanente preocupación por garantizar un suministro regular de carbón mineral. Además, la función de tránsito del puerto se asentaba fuertemente en el embarque y descarga de combustibles⁵⁶⁷. A finales de los años veinte se propuso la concesión de un depósito de carbón en A Coruña⁵⁶⁸. Se trataba de una antigua aspiración coruñesa, que tenía una larga historia de solicitudes. El Real Decreto Ley de 15 de agosto de 1927 de la Presidencia del Consejo de Ministros, en su base 5ª, reguló el emplazamiento de depósitos flotantes en diversos puertos. Cada cinco años determinaría por medio de una Orden la localización y número de cada clase de depósitos flotantes de combustibles líquidos y sólidos.

En 1930 se había verificado la concesión para la puesta en funcionamiento de un depósito de carbón, otorgado al Gremio de Vapores de Pesca⁵⁶⁹. Pero sus actividades fueron suspendidas por la Dirección General de Aduanas. La oposición existente por parte de los almacenistas de carbón de la ciudad, que ya explotaban un depósito flotante de carbón a través de una sociedad constituida a tal efecto, probablemente jugó un papel importante en dicha paralización.

El Real Decreto citado fue posteriormente complementado por la Orden-Circular de la Presidencia del Consejo de Ministros de 6 de febrero de 1934, que fijó el Plan de

⁵⁶⁷ Además de las importaciones de carbón con destino a la economía local y regional, los esfuerzos de los agentes económicos se dirigían a estimular la exportación de carbón de las cuencas del interior peninsular, en particular el carbón de la cuenca leonesa. Sin embargo, durante los años veinte, la falta de competitividad de los precios del transporte ferroviario impedía una eficiente canalización de la producción. Con las tarifas existentes, el carbón no podía encontrar salida, ya que en los puertos del Mediterráneo era más barato importarlo de Inglaterra, tal y como había ocurrido antes de la guerra europea. ACTAS Pleno COCINC, 1 de junio de 1921. *El transporte del carbón de la cuenca leonesa a La Coruña. Informe*, La Coruña, 1922, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, p. 243.

⁵⁶⁸ ACTAS Pleno COCINC.

⁵⁶⁹ ACTAS Pleno COCINC, 1930. Como resultado de ello, los almacenistas de carbón solicitaron la concesión de un depósito análogo. A pesar de que se aprobó un expediente para la instalación de un depósito flotante de carbón, con exención de derechos arancelarios, éste no pudo entrar en funcionamiento. Ya en 1922 se había realizado una solicitud por parte de un particular de instalación de un depósito flotante de carbón mineral en el puerto. Sin embargo, no fue aprobado, en ambos casos por la oposición de distintos empresarios locales, vinculados al comercio de carbón. ACTAS Pleno COCINC, 3

depósitos flotantes de combustibles líquidos y sólidos que había de regir durante el quinquenio 1933-38. Sin embargo, la inestable situación política del período impidió la publicación de nuevas Órdenes, hasta el 25 de noviembre de 1950, declarando subsistente la situación anterior.

En el extremo opuesto se encontraba el sector de los **curtidos**. Los curtidos entraron en decadencia durante los años veinte, aunque los antecedentes de su declive se encuentran en el siglo XIX y en el tránsito al siglo XX (Fernández Vázquez, 2002: 299-300). Este ocaso se dio en el conjunto de Galicia, especialmente en las áreas históricamente preponderantes en su producción, es decir, la fachada atlántica. El número de fábricas había disminuido paulatinamente desde el siglo XIX, a pesar de que por entonces el sector todavía tenía un elevado peso dentro del conjunto español. Hasta los primeros años del siglo XX, Galicia perdió progresivamente posiciones a nivel estatal, frente al fuerte crecimiento de Cataluña y del litoral levantino (Miranda, 1998), de modo que a principios de siglo poco quedaba ya de la tradicional preeminencia gallega en la curtición.

El proceso de sustitución de los curtidos gallegos por los del área mediterránea fue paulatino e ininterrumpido, aunque se consolidó en los años veinte. Todavía en 1915 las tres regiones tradicionales (Galicia, Castilla-León y Andalucía) representaban casi el 40 % de la producción nacional. El motivo de esa pérdida relativa fue el mejor aprovechamiento de las favorables condiciones creadas por la guerra mundial, que limitó las posibilidades de expansión de la oferta de los países beligerantes. El conflicto proporcionó importantes beneficios a las empresas de curtidos españolas y también gallegas, aunque al finalizar la contienda no se modificó la situación que venía perfilándose antes de la guerra (Fernández Vázquez, 2002: 304). Dentro de Galicia, sobresalía Santiago, en donde el curtido de pieles, por capacidad de empleo y valor de la producción, había sido el sector industrial más importante a lo largo de la Restauración (Pose, 1992: 106; Carmona y Fernández Vázquez, 2000). A pesar de que no disponemos de datos fiables sobre la producción, ésta parece haber disminuido

notablemente, como lo prueba la caída de las materias primas utilizadas⁵⁷⁰.

Según Martínez López (1997), la decadencia del sector se debió a factores de oferta y de demanda. Por un lado, el atraso técnico, a consecuencia de la escasa adopción de innovaciones tecnológicas. En las regiones mediterráneas tuvo lugar una mayor inversión productiva y una más profunda mejora tecnológica que en Galicia, difundiéndose rápidamente los nuevos métodos de curtición química, mediante sales de cromo, así como la mecanización del curtido⁵⁷¹. También tuvo influencia el excesivo peso en la producción final de bienes de menor valor añadido, como las suelas⁵⁷². Y, por otra parte, el sector entró en crisis como resultado de una reducida demanda interior, debida al bajo nivel de renta, a un mercado regional escasamente articulado, a las dificultades de acceso a los mercados peninsulares, etc. (Martínez López, 1997: 100). El sector no aprovechó las ventajas que proporcionó la guerra para modernizarse adecuadamente. En consecuencia, la crisis de superproducción de posguerra agravó la situación anterior (Martínez López, 1997: 101-103).

La provincia de A Coruña era la más importante (seguida de la de Pontevedra), al ser la principal área ganadera de la región, y disponer de un importante puerto comercial, lo que le permitía a las fábricas disponer con facilidad de las pieles procedentes de Sudamérica. A nivel local, las fábricas existentes en la ciudad de A Coruña eran muy escasas en número. Los productos, por tanto, se obtenían del resto de la región. La producción final era fundamentalmente de suelas, y, en consecuencia, la obtención de cueros de mayor calidad quedaba reservada a otras regiones. Este era un rasgo estructural que definía la industria de aquellos años. Esto tuvo su lógico reflejo en la comercialización de los productos derivados, y, por ello, el número de

⁵⁷⁰ Martínez López (1997: 105) emplea como indicador indirecto del consumo de inputs la importación de pieles, al desconocer el alcance de la oferta interna de pieles (básicamente obtenida de mataderos urbanos).

⁵⁷¹ Según Fernández Vázquez (2002: 305), la gran aceptación de los cueros obtenidos por procedimientos tradicionales para la guerra impidió la adopción de mejoras técnicas por parte de los productores gallegos.

⁵⁷² Para su producción se empleaban pieles procedentes de ganado mayor, predominantes en el sector en Galicia. De hecho, según la contribución industrial, durante el primer tercio del siglo XX prácticamente el 100 % de la producción final procedía del trabajo con ganado mayor (Martínez López, 1997: 104).

establecimientos de venta de este tipo de bienes experimentó un continuo descenso durante este período.

La otra sección del sector era la venta de calzado, que en A Coruña estaba mediatizada por la presencia de la fábrica de *Angel Senra*, quien poseía establecimientos de venta en el centro de la ciudad. La capacidad de producción de la industria de Senra era de unos 1.000 pares diarios⁵⁷³. El capital invertido era de 2.250.000 pts, con un total de 256 obreros a finales de los años veinte. Las materias primas eran de procedencia nacional. Por un lado, las suelas procedían del resto de Galicia, y las pieles para los cortes en su mayor parte de fuera de la región. El mercado de los productos se localizaba por todo el país, exportándose una pequeña proporción al extranjero⁵⁷⁴. La expansión comercial de esta sociedad la llevó a abrir otras sucursales de venta en Ferrol y Vigo durante esta década, gracias a una expansión de la demanda paralela a la de otros bienes de primera necesidad como los textiles o los productos alimenticios derivados de carácter más novedoso. Otras empresas, en cambio, no se beneficiaron en igual medida de la prosperidad asociada al incremento de los consumos básicos. *Feijoo y Paz*, dedicada también a la venta de calzado, con un capital de 60.000 pts, tuvo una evolución empresarial irregular durante la segunda mitad de la década, generando en varias ocasiones pérdidas⁵⁷⁵.

El sector de las **librerías y papelerías** experimentó un progresivo aumento en su número y en sus cuotas durante los años, al calor del crecimiento de la demanda urbana. Hasta el año 1924 se mantuvo bastante estancado, iniciando a partir de entonces una escalada, coincidiendo con el mayor aumento de la población urbana, y con una mayor demanda de artículos ofertados por estos establecimientos, que estaría sin duda

⁵⁷³ *La Coruña, capital de Galicia. Guía del turista*, 1924, La Coruña. *Anuario Guía de La Coruña*, 1930, La Coruña, Nós.

⁵⁷⁴ Funcionaban, además, 2 fábricas de preparación de cortes suelas, con un capital invertido total de unas 275.000 pts, 65 obreros y una producción de unos 56.000 cortes al año. Existían asimismo talleres de pequeña importancia, con mano de obra exclusivamente manual, auxiliados por pequeños elementos mecánicos, que se dedicaban a la terminación de los calzados cuyos cortes eran suministrados por las fábricas que los preparaban. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., p. 403.

⁵⁷⁵ 1926 = 6.126,3 pts; 1927 = -9.604,0; 1928 = 1.266,9; 1929 = -7.323,0; 1930 = 1.992,6; 1931 = 4.168,3. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libro 5233.

relacionado con la reducción del analfabetismo y el incremento de la población escolarizada. La *S.R.C. Zincke Hermanos* es representativa de las características del sector. Una pequeña empresa constituida en el año 1910, con un capital social de 10.000, dedicada a la compra y venta de papel y artículos del ramo de la librería, al por mayor y al por menor. Los beneficios de esta sociedad mantuvieron una tendencia muy estable, alcanzando una rentabilidad elevada⁵⁷⁶. Esto constituye un síntoma de la expansión de las industrias de bienes de consumo de los años de la Dictadura, que discurrió en paralelo al incremento del gasto en artículos de prensa, de libros, objetos de escritorio, etc.

5.4. LOS SERVICIOS EXPANDEN DE MANERA CRECIENTE SU PROTAGONISMO EN LA ECONOMÍA DE LA CIUDAD

5.4.1. Factores diferenciales que explican el desarrollo de la función terciaria urbana durante los años veinte

Durante los años veinte el sector servicios experimentó un muy notable crecimiento. Por tanto, la función de A Coruña como suministradora de servicios se consolidó. Según reconocía el propio Ayuntamiento, la vida económica de la ciudad durante el primer tercio del siglo XX giraba principalmente en torno al sector servicios⁵⁷⁷.

Varios fueron, a mi juicio, los principales factores responsables de la consolidación del sector servicios durante los años veinte. En primer lugar, A Coruña desempeñaba funciones burocráticas, administrativas y militares, al igual que la práctica totalidad de las capitales de provincia españolas. La consolidación de este tipo de actividades tenía repercusiones inmediatas sobre un amplio abanico de profesiones,

⁵⁷⁶ 1923 = 12.995,7 pts; 1924 = 13.766,0; 1925 = 14.309,0; 1926 = 13.825,4; 1927 = 11.536,9; 1928 = 13.494,7; 1930 = 12.500,3. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547 y 4564-4566.

⁵⁷⁷ Archivo Municipal de A Coruña. Ayuntamiento de A Coruña, *Memoria de la Gestión Administrativa del Excmo. Ayuntamiento de La Coruña en el año 1919*.

fundamentalmente las liberales⁵⁷⁸. Paralelamente, su crecimiento facilitó la generación de una amplia demanda de servicios de muy diverso espectro. De este modo, la economía urbana aprovechó sus inercias de desarrollo interno, con una considerable preeminencia de las actividades comerciales y de servicios.

En segundo lugar, A Coruña era la ciudad gallega con mayor volumen de población. En estos casos, la literatura coincide en señalar que, salvo los núcleos con un perfil decididamente industrial, lo más habitual es que esto genere una potencial demanda de servicios.

En tercer lugar, la ciudad comenzó a desarrollar una función rectora de los municipios colindantes (Precedo, 1990a: 68), lo que culminó en la conformación de una de las principales áreas metropolitanas regionales a lo largo del siglo XX, aun cuando su formación fuese más bien lenta y con un fuerte peso de la ciudad central⁵⁷⁹.

En cuarto lugar, y este es un factor específico de A Coruña y Vigo, la tradicional tendencia migratoria de la población gallega tuvo poderosos efectos inducidos sobre el sector servicios. La salida de pasajeros con destino a América se había convertido desde mediados del siglo XIX en uno de los principales negocios del empresariado coruñés. A lo largo del primer tercio del siglo XX este movimiento humano presentó sucesivas ondas en

⁵⁷⁸ Las profesiones liberales con mayor presencia en la ciudad en los años veinte eran los médicos: en 1924, 64 profesionales, en 1926, 73, en 1928, 81 y en 1930, 86. En segundo lugar, los abogados (48, 51, 49 y 62 en esas mismas fechas). También se localizaban otros profesionales, aunque en número mucho más reducido, como procuradores y otros servicios vinculados con la justicia y el derecho (16 en 1930), odontólogos (14), practicantes (6), veterinarios (4), arquitectos (5), ingenieros (2), etc. ARG-DHC (Hacienda). Administración de Rentas Públicas. Registro de liquidaciones de profesionales por utilidades. Tarifa 1ª. Capital y pueblos. 1924-1939. Libros 5237 y 5238.

⁵⁷⁹ Según Santos Ledo (1984: 410-412), entre 1900 y 1940, el crecimiento del área metropolitana de A Coruña estuvo caracterizado por el predominio demográfico y económico de la capital, mientras que el resto de los municipios experimentaron un ritmo de leve desarrollo demográfico de signo positivo hasta 1940, aunque desde el punto de vista económico permanecían relativamente estancados. Según Precado (1990a: 69-70) existían tres anillos que partían de la ciudad central. El primero funcionaba como un característico espacio periurbano, cuya población mantenía relaciones diarias con la ciudad (Santa María de Oza). La nota diferenciadora de este anillo era la frecuencia e intensidad de las relaciones con la ciudad. El segundo se localizaba bordeando la ría, y se definía por la frecuencia de los medios públicos de transporte, la densidad de la red de carreteras y comunicaciones, los desplazamientos al trabajo y la abundancia de lugares de veraneo y villas "de recreo". La tercera orla difería notablemente de la anterior, debido a que las relaciones eran mucho más distanciadas y la discontinuidad espacial era mayor (Arteixo,

Galicia, con varias fases de aumento y otras de descenso. En última instancia, estas etapas venían determinadas por diversas coyunturas que afectaron tanto a Galicia como al mercado mundial y a los propios países receptores (latinoamericanos en su práctica totalidad)⁵⁸⁰.

Desde el primer momento de impulso de la emigración se aprecia, sin embargo, una cierta debilidad del empresariado dedicado a estos negocios, por cuanto no fue capaz de consolidar su posición dentro de este tipo de tráfico marítimo. Muy pronto, las casas dedicadas a esta actividad fueron absorbidas por compañías extranjeras, fundamentalmente inglesas (Barreiro Fernández, 1986), aunque para defender sus intereses comunes creasen una Asociación de Navieros Consignatarios de Buques Transatlánticos y una Asociación de Navieros del Noroeste. La dependencia del exterior a la hora de gestionar el movimiento de pasajeros revela la incapacidad del empresariado para multiplicar en favor propio y de la ciudad los efectos de una corriente migratoria que transitaba por la ciudad, condicionando el futuro del sector, por cuanto lo hicieron tremendamente dependiente de decisiones y de coyunturas externas a la ciudad. Al contrario de lo que ocurrió en otros puertos con otros tipos de movimiento, caso de Vigo con la pesca, Bilbao con la minería y la industria pesada, etc., en A Coruña la burguesía marítima no fue capaz de consolidar un sector naviero que canalizase con recursos y con medios propios el flujo migratorio⁵⁸¹.

Durante los primeros años del siglo XX, la emigración exterior gallega experimentó una de sus fases alcistas más pronunciadas⁵⁸². Dentro de las cifras totales de la emigración española, los gallegos suponían un porcentaje muy elevado entre 1911

Sigrás, Cambre y Guísamo, Sada, etc.).

⁵⁸⁰ El 97 % de los emigrantes en 1912-1918 y el 98 % en 1920-1930 se dirigieron a Latinoamérica (Vázquez González, 1988: 82-83).

⁵⁸¹ Aun así, la tipología de los barcos construidos y registrados en Vigo evidencia el predominio del destino pesquero, con unos porcentajes siempre superiores al 90 % del total (96 % para el período 1880-1925). *Vid.* Labandeira (1992). El comercio marítimo (de cabotaje e internacional) no dio lugar a una industria naval propia, lo que se encuentra en el origen de la debilidad de la burguesía viguesa para constituir un grupo potente a nivel español (Souto, 1990: 54).

⁵⁸² Taboada (1979: 141-142), Barreiro Gil (1990: 29-30), de Juana y Fernández (1990: 55), Rodríguez Galdo (1995: 99-101), Villares (1996c: 367), Beiras y López (1999: 185).

y 1930⁵⁸³. Además, en términos relativos, el esfuerzo migratorio fue más intenso en Galicia que en España, por cuanto las tasas de emigración triplicaban la media nacional⁵⁸⁴. Estos individuos embarcaban en su práctica totalidad por puertos gallegos (más del 85 % de la migración gallega, y modalmente el 99 %), pues generalmente la salida se efectuaba a través de los puertos más cercanos a la localidad de origen del emigrante (Vázquez González, 1988: 83).

Durante este período se consolidó un proceso de creciente especialización de los puertos gallegos a nivel español como puntos de emigración a América y de retorno⁵⁸⁵. En conjunto, las salidas por los puertos gallegos entre 1887 y 1902 representaban un 32 % del tráfico trasatlántico español. En 1903-18 el porcentaje se había elevado al 40 %, al 50,4 % en 1919-30 y al 51,3 en 1946-50, aunque en este último caso polarizado en Vigo. Del mismo modo, en las mismas fechas las entradas de América representaron el 18,9 %, 34,4 % y 43,2 % (Vázquez González, 1988: 83).

Vigo y A Coruña se alternaron la primacía entre los puertos españoles en movimiento migratorio durante este período⁵⁸⁶. Sin embargo, después de la Primera Guerra Mundial no recuperaron la intensidad del movimiento de anteguerra, a pesar de que A

⁵⁸³ Según Losada (1995: 50), tomando como referencia los datos de las *Estadísticas de emigración e inmigración de España*, el porcentaje de participación de la emigración gallega sobre la española entre 1885 y 1895 fue del 29,7 %, ascendiendo al 41,4 % entre 1911 y 30.

⁵⁸⁴ Durante el decenio 1901-1910, la tasa de emigrantes (considerando sólo las salidas, no los retornos) era del 5,6 % en España, frente al 20,1 % en Galicia. Para 1911-1920, las tasas eran del 6,0 y del 22,3, respectivamente, para 1921-1930, 3,6 y 13,6 y para 1931-1936, 0,9 y 3,4 % (Eiras, 1993).

⁵⁸⁵ El porcentaje de retornados en el caso gallego es discutible, ya que las estadísticas de tráfico de pasajeros contabilizaban salidas y regresos sin tener en cuenta si una misma persona hacía el trayecto varias veces, como ocurría a menudo y, además, infravaloraban el porcentaje de retornados, al menos hasta 1925. En la provincia de A Coruña en la década de 1910 se registraron porcentajes de retornos sobre salidas muy elevados, en torno al 80 %, y en los años veinte en torno al 70 %, valores cercanos a la media gallega, pero inferiores a la española (Núñez Seixas, 1998: 43-44). Esto ha permitido acuñar el término de emigración "golondrina", especialmente intensa a principios de los años veinte, tras el final de la coyuntura bélica (Villares, 1982b: 237).

⁵⁸⁶ En opinión de Valcárcel (1923) desde el año 1916, A Coruña era el principal puerto migratorio de España, con más del 30 % de los pasajeros que salían por vía marítima en todo el país. Destaca el autor que tras la guerra mundial ni A Coruña ni Vigo recuperaron la intensidad del movimiento de preguerra. Sin embargo, Hernández Borge (1980) sostiene que el puerto de Vigo había superado al de A Coruña, convirtiéndose a principios de siglo en el principal puerto emigratorio de la Península, con porcentajes que llegaban al 28,5 % sobre el total de España con destino a América y Ultramar en el año 1908, y al 31,0 % en 1912. Para el autor, esta emigración no involucraba sólo al *hinterland* de la provincia del sur

Coruña avanzó más deprisa, gracias a la intensificación del pasaje hacia Cuba, pues éste era el puerto principalmente utilizado por la emigración hacia este país⁵⁸⁷. Por provincias, quienes escogían el puerto coruñés como punto de embarque eran mayoritariamente los habitantes de las provincias de A Coruña y de Lugo. Los emigrantes de la provincia de A Coruña tenían como destino preferencial Argentina, Cuba y, secundariamente, Uruguay⁵⁸⁸.

Tradicionalmente, las teorías explicativas de la emigración se han agrupado en dos grandes categorías. En primer lugar, las que ponen el acento en los factores de expulsión (*push effects*), es decir, las que se centran en las categorías socio-estructurales, como la necesidad, miseria o los desequilibrios socioeconómicos, políticos, etc. En segundo lugar, las que conceden preponderancia a los factores de atracción (*pull effects*). En Galicia, los primeros han tenido históricamente una mayor incidencia (Eiras y Rey, 1992; Villares y Fernández, 1996: 84-85). Sin embargo, con independencia de la situación económica regional, que actuaba expulsando mano de obra excedentaria, desde el mercado mundial varias condiciones impulsaron este

de Galicia, sino que se prolongaba hasta la cuenca del Duero.

⁵⁸⁷ Losada (1995: 53), tomando como referencia los datos de la *Estadística de tráfico marítimo. Buques y pasajeros, 1911-1950* y las *Memorias de los puertos*, sostiene que el puerto de Vigo ostentó con claridad la primacía en volumen de pasajeros durante el período 1911-1964. Vigo totalizó un tráfico de unas 656.852 personas frente a las 448.934 del puerto de A Coruña, que se explican por la fuerte especialización del puerto vigués en el tráfico trasatlántico de viajeros, que ya desde 1910 es el primer puerto español de pasaje. El crecimiento fue mayor en Vigo, sobre todo entre 1900 y 1930, coincidiendo con el momento de mayor auge de las rutas de las grandes compañías navieras españolas y extranjeras hacia América (Rodríguez Arzúa, 1981). Vázquez González (2000a: 772) matiza que el puerto de A Coruña tuvo una posición preeminente, tanto en salidas como en entradas de pasajeros hasta 1890. A partir de entonces, los puertos de las Rías Bajas (con Vigo a la cabeza) retuvieron un monto próximo o similar al coruñés en las salidas hasta 1904. De 1905 a 1907 A Coruña recuperó su primacía hasta que en 1908 pasaron a predominar los puertos de las Rías Bajas, y tras un breve paréntesis (1915-1920), ligado al final de la guerra mundial y la inmediata posguerra, en el que A Coruña superó a los puertos sureños, definitivamente estos últimos concentraron una mayor proporción de embarques. Respecto a las entradas, A Coruña dominó, aunque en declive hasta 1899; de 1900 a 1906 los puertos pontevedreses acapararon una proporción similar, y desde 1907 ostentaron un predominio amplio, solamente interrumpido de 1918 a 1920 por la Guerra Mundial.

⁵⁸⁸ Los inmigrantes de la provincia de Lugo tenían el mismo perfil, aunque, en conjunto, las diferencias entre Argentina y Cuba eran reducidas, y Uruguay tenía menor importancia como país de destino. El perfil de los emigrantes orensanos se diferenciaba del lucense únicamente en la mayor presencia de los que se dirigían hacia Brasil, mientras que los pontevedreses se dirigían en casi dos terceras partes a Argentina, mientras Brasil, Cuba y Uruguay, por este orden, tenían un peso similar (Vázquez González, 2000a: I, 434-435).

movimiento durante los años veinte.

En primer lugar, la favorable coyuntura económica internacional, que tuvo su incidencia en las economías latinoamericanas de exportación. La mayor parte de los países que conformaban el abanico de destinos de los gallegos atravesaron una fase alcista en sus exportaciones de productos primarios, y en algunos casos, se sentaron los cimientos de sus primeros procesos de industrialización. Dado su tradicional déficit de mano obra, existía una fuerte demanda de fuerza de trabajo para los procesos productivos. En segundo lugar, la liberalización de las legislaciones migratorias en España, principalmente gracias a la Ley de emigración de 1907, que suprimió muchas de las trabas existentes con anterioridad para la emigración, a pesar de caracterizarse por una notable ineficacia en materia de protección al emigrante. En tercer lugar, también fue determinante la mejora de las condiciones técnicas del transporte. La generalización de la navegación a vapor en buques modernos permitió la disminución del tiempo empleado en cubrir el trayecto, la disminución del coste del viaje, la mejora de las propias condiciones en que éste se efectuaba, etc. (Vázquez González, 1990). Finalmente, entre otros, también actuó a favor de este movimiento la existencia de una compleja red de captación de los emigrantes potenciales.

El flujo de emigrantes tuvo un efecto añadido sobre la economía regional, el envío de cuantiosas remesas procedentes de Latinoamérica. Estas expediciones monetarias se superpusieron a la repatriación de capitales que se había desencadenado como resultado de la pérdida de los últimos vestigios del Imperio insular español en el tránsito del siglo XIX al XX (Barreiro Fernández, 1986). Con independencia de su incidencia sobre la modernización del sector agrario, o sobre la dinamización de la constitución de sociedades industriales, interesa aquí ligar esas remesas con el desarrollo de determinadas actividades del sector servicios.

5.4.2. El crecimiento de las funciones tradicionales y la expansión de los servicios modernos

Durante los años veinte las actividades de **consignación, correduría, gestión,**

etc. continuaban desempeñando un papel de primer orden dentro del sector terciario. La recuperación de la corriente migratoria durante los años veinte impulsó el asentamiento de las grandes navieras alemanas, inglesas, francesas y holandesas, que fueron las que acapararon el movimiento de pasajeros. Los empresarios coruñeses que anteriormente habían actuado como casas consignatarias de las navieras extranjeras continuaron desempeñando un papel decisivo en un transporte que mostraba un creciente grado de internacionalización en los operadores internacionales⁵⁸⁹. Vázquez González (2000a) recoge un listado de los consignatarios y agentes que operaron en A Coruña desde mediados del siglo XIX, de los que entresacamos los que actuaron en la ciudad durante el primer tercio del siglo XX (Cuadro 50).

El negocio de la emigración proporcionaba una de las fuentes de liquidez más sólidas y duraderas a estos empresarios, que solían compaginar dichas actividades de servicios con otras de carácter comercial e industrial. La influencia de los empresarios ligados a los negocios portuarios se aprecia en la presencia de muchos de ellos en las más importantes iniciativas industriales y de servicios de A Coruña antes de la Guerra Civil. Su papel en la política y en las instituciones locales (Junta de Obras del Puerto, Cámara de Comercio, Ayuntamiento, etc.) fue asimismo destacado, constituyendo un "poderoso lobby que, directamente o a través de instituciones en las que tenían una gran representación, influyeron en todo tipo de autoridades judiciales, legislativas y gubernamentales"⁵⁹⁰.

Los beneficios empresariales derivados de la consignación redundaron en una fuente de capitalización (notable dado el tamaño y características de la economía gallega). Además, la acumulación resultó estar muy concentrada en unas pocas familias (Vázquez González, 2001: 11, 21). El contacto con el exterior les permitía disponer de

⁵⁸⁹ Vázquez González (2001: 1 y 8). Los consignatarios matriculados en la contribución industrial del año 1924 eran: Rubine e Hijos, Sobrinos de José Pastor, Antonio Conde e Hijos, López y Sánchez, Mayor, Sánchez y Cia., Nicandro Fariña, Enrique Fraga, Raimundo Molina, Narciso Obanza, Viuda de Daniel Álvarez y Cia., Rogelio Fernández Conde, Felipe Rodríguez Rey, Eduardo Baña, Eladio Pérez, Dionisio Tejero, Melitón Fernández, Ramiro González Lorenzo y Jesús Labra y Hermano.

⁵⁹⁰ Vázquez González (2001: 11). Ejemplos de ello fueron Dionisio Tejero Pérez, Demetrio Salorio Rubine, Gabriel López Companioni, José Marchesi Dalmau, etc.

numerosas ventajas, a las que alude Vázquez González: la posibilidad de contar de forma casi permanente con una oferta de transporte de mercancías con Europa occidental y la Península Ibérica, dado que las navieras compaginaban el transporte de pasajeros con el de mercancías; la disponibilidad de divisas y de letras de cambio, tanto con los países de destino de la emigración, como con los países europeos, fundamental para compensar los pagos internacionales que apenas podían cubrir las limitadas exportaciones gallegas; su amplio margen de maniobra para operar y acrecentar la escala de su actividad sin grandes necesidades de infraestructuras portuarias, dadas las escasas exigencias que planteaba al puerto coruñés el movimiento de pasajeros.

CUADRO 50. CONSIGNATARIOS Y AGENTES EXISTENTES EN A CORUÑA DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Consignatarios y Agentes	Consignatarios y Agentes	
Aranda Granell y Cia (CUBAN)	1900 Vda. de H.Hervada (ANGLO ARGENTINE SHIPPING CO.)	1907-1909
Tejero, Pérez y Gil (SERRA)	1904 Nicandro Fariña (NELSON)	1907-1912, 1921-1922
Tejero, Pérez y Gil (MALA REAL DINAMARQUESA)	1905 Daniel Álvarez (LAMPORT)	1907-1912, 1922-1923
Eduardo del Río (HAL)	1908 Raimundo Molina Couceiro (LLRH)	1907-1934
Oya Gilard y Cia (SUD-ATLANTIQUE)	1919 E.Baña y Vázquez (R.P.HOUSTON)	1908-1912
Daniel Álvarez (WORD LINE)	1920 Antonio Sánchez de Movellán (CTE)	1911-1912
Eladio Pérez (SKOGLAND LINE)	1922 Daniel Álvarez (THE ATLANTIC & EASTERN)	1911-1912
Rubine e Hijos (LINE SOUTHAMPTON)	1922 López y Sánchez (HOULDER LINE)	1911-1912
Narciso Obanza (PINILLOS)	1923 Eduardo del Río y Cia (CIAS. HAMBURGUESAS)	1911-1913
Sobrinos de J.Pastor (AMERICAN LINE)	1923 Antonio Conde y Hno./Antonio Conde, Hijos (CHARGEURS)	1911-1916, 1919
Gabriel López Companioni (HAL)	1930 Sobrinos de José Pastor (WHITE STAR LINE)	1919, 1922, 1932
Vda. de Daniel Álvarez (UNITED STATES LINES)	1930 Sobrinos de José Pastor (RED STAR LINE)	1920-1923
Eusebio da Guarda (CTE)	1897-1901 Antonio Conde, Hijos (CHARGEURS/SUD-ATLANTIQUE)	1920-1925
Herce y Cia (MENSAJERIAS)	1890-1904 Narciso Obanza (CTE)	1920-1926
Rubine e Hijos (RMSPC)	1896-1934 Sobrinos de José Pastor Ltd.(PSNC)	1920-1937
Hijos de Marchesi Dalmau (HAPAG)	1901-1909 López y Sánchez (HAL)	1921-1927
Nicandro Fariña (CGTF)	1903-1911, Rogelio Fernández Conde (HUGO STINNES)	1922-1926
	1923-1932	
Daniel Álvarez (ARROTEGUI)	1903-1912 Enrique Fraga (COMPAÑIAS HAMBURGUESAS)	1922-1934
Pablo Meyer (NLLB)	1903-1912 Enrique Fraga (HAPAG)	1922-1934
Sobrinos de José Pastor (PSNC)	1903-1912 Felipe Rodríguez Rey (NLLB)	1923-1934
Sobrinos de J.Pastor (PINILLOS)	1904, 1911- Eduardo Fariña Dalmau (CGTF)	1930-1934
	1912	
Eduardo del Río (HAPAG)	1904-1913 Luis Alfeirán Conde (CTE)	1931-1934
Eduardo del Río (NLLB)	1907-1909	

FUENTE: Vázquez González (2000a: 801-803)

CUADRO 51. BENEFICIOS DE ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES CASAS CONSIGNATARIOS DE A CORUÑA, 1923-1931

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Rubine e Hijos			72.216		79.747	82.996		91.012	
Jesús de Labra y Hno.			13.087		17.019	13.069	5.189	10.978	5.435
Sobrinos de José Pastor	326.717	396.252	23.487	18.785	22.460	21.745	23.998	-17.100	-50.951
Herce y Cia	77.796	81.884	86.455	364.582	45.444	55.954	52.870	60.815	61.151
Nicandro Fariña	45.201	28.432	18.152		26.812				

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547, 4564-4566

Las series de beneficios de algunas de las principales casas consignatarias coruñesas para las que se conserva información, presentan un perfil saneado. A pesar de que resulta muy difícil elucidar cuál era la procedencia exacta de los resultados finales, *Rubine e Hijos*, *Jesús de Labra y Hermano*, *Sobrinos de José Pastor*, *Herce y Cia.* o *Nicandro Fariña* arrojan saldos muy positivos, con rentabilidades sobre sus respectivos capitales sociales que demuestran que las líneas de negocio que desarrollaban durante los años veinte se encontraban en una etapa ascendente (Cuadro 51). Parece existir coincidencia en que los años centrales de la década fueron los de mayor esplendor, mientras que conforme nos acercamos a la crisis de los años treinta, los resultados comienzan a resentirse⁵⁹¹.

Los armadores habían perdido presencia con respecto al siglo XIX⁵⁹². En 1921, el Anuario Bailly-Bailliere registraba 8 empresarios calificados de armadores, aunque éstos desarrollaban en paralelo otros negocios vinculados al tráfico marítimo: Eduardo Baña, Pedro Campo Ugidos, Antonio Cortés, García Pereira y Cia., Luis Lamigueiro, Hijos de José Longueira, Andrés Souto Ramos y Dionisio Tejero.

⁵⁹¹ La rentabilidad en relación con el capital social más elevada la alcanzó *Jesús de Labra y Hermano*, por encima del 50 % durante varios años. Por detrás, *Sobrinos de José Pastor* y *Herce y Cia.* alcanzaban rentabilidades medias muy similares, en torno al 15 % anual. *Rubine e Hijos*, en cambio, se mantuvo en torno al 5-6 % anual.

⁵⁹² Vázquez González (2000a: 801-803), incluye asimismo un listado de los principales armadores existentes en A Coruña durante el siglo XIX. Un total de 27 empresarios, entre 1847 y 1875. Para el siglo XX no figura ningún nombre, lo que significa que, en su mayor parte, se reconvirtieron en agentes de compañías marítimas extranjeras, convirtiéndose de esta manera en cabeza de jerarquía respecto a consignatarios delegados de otros puertos emigratorios españoles, especialmente del Cantábrico (Vázquez González, 2001: 9). Pero esta actividad no desapareció de la ciudad, simplemente perdió presencia.

CUADRO 52. PRINCIPALES CONSIGNATARIOS EXISTENTES EN A CORUÑA EN 1921

Agencia de la Cia Trasatlántica	Antonio Conde Hijos	Hijos de J. Longueira	Sobrinos de J. Pastor
Vda. de Daniel Alvarez	Nicandro Fariña	Mayor Sánchez y Cia	Rubine e Hijos
Eduardo Baña	Melitón Fernández	Raimundo Molina	Señorans y Rodríguez
Plácido Castro	Enrique Fraga	Narciso Obanza	Andrés Souto Ramos
Delegación Cia Transmediterránea	Vda. de H.Hervada	Oya, Gilard y Cia	Dionisio Tejero

FUENTE: *Anuario General de España (Baillly-Bailliére-Riera)*, 1921, op. cit.

El sector de los **transportes** experimentó un importante crecimiento durante los años veinte⁵⁹³, coincidiendo con la constitución de las principales empresas cuyo objeto era el transporte de mercancías y de pasajeros (Sequeiros, 1986: 268; Pereira, 1994: 24), así como con el desarrollo de servicios vinculados a la automoción (gasolineras, garajes, reparación de automóviles, etc.), a pesar de que su desarrollo estaba condicionado por la problemática histórica que padecían los transportes en la provincia y en el conjunto de Galicia⁵⁹⁴. El principal factor que influyó en el crecimiento de este sector fue el incremento del volumen de intercambios comerciales, en el que la batalla por la competencia entre el ferrocarril y la carretera estaba decantándose del lado de esta última (Martínez Cuadrado, 1974: 169). Desde principios de siglo, se estaba intentando lograr la mejora de las infraestructuras de distribución terrestre, con el fin de garantizar que la ciudad se convirtiera en el eje canalizador de los productos del área metropolitana hacia el resto de la región y del país⁵⁹⁵. Las líneas de automóviles

⁵⁹³ En 1924 se organizaban los transportes terrestres y su estructura de gestión y control, en virtud del Real Decreto de 4 de julio de 1924. Se creó la Unión Nacional del Transporte, en paralelo a la institución del sistema de concesiones de líneas (Real Decreto de 4 de julio de 1924) que todavía rige en el panorama de transporte de viajeros en España. El Decreto tuvo una fuerte oposición, ya que una de las consecuencias más negativas de la nueva regulación fue el encarecimiento del servicio de transporte. Otra consecuencia fue la supresión de servicios de manera generalizada. Precisamente, entre las regiones que más enérgicamente manifestaron su oposición se encontraba Galicia (Cuéllar, 2001: 7). ACTAS Pleno COCINC, 6 de octubre de 1924.

⁵⁹⁴ El desarrollo del sector en Galicia coincidió con el crecimiento, configuración y consolidación de los principales servicios de transporte mecanizado por carretera en España, que tuvo en la década de los años 1910 un período vital. *Vid.* Uriol (1992: 218-226). Con todo, el panorama de los servicios de transporte por carretera durante las primeras décadas del siglo XX estuvo definido por la inestabilidad y por lo intermitente de los servicios, que sufrían frecuentes averías y paralizaciones del material, lo que influyó negativamente en los costes de explotación previstos (Rodríguez Lázaro, 2001).

⁵⁹⁵ En el año 1914, A Coruña era la novena provincia española con una densidad de carreteras más elevada en proporción a su territorio, con un total de 21,52 kilómetros de carreteras por cada 100 km². Pontevedra ocupaba la cuarta posición, con 27,23 kilómetros. Pero este dato oculta la realidad de la fuerte dispersión del poblamiento gallego, pues, calculada la densidad en proporción a los habitantes, A Coruña descendía al 33º lugar, con un total de 2,53 kilómetros de carreteras por cada 1.000 habitantes, y lo mismo ocurría con las demás provincias gallegas. El mayor déficit se daba en las carreteras construidas

existentes comunicaban A Coruña preferentemente con diversas villas costeras, del área metropolitana así como con Santiago⁵⁹⁶.

Las solicitudes de mejora y de construcción de nuevos ferrocarriles y carreteras fueron una constante desde los diversos estamentos económicos de la ciudad⁵⁹⁷. Desde principios de siglo, las iniciativas se habían encaminado en varias direcciones. El proyecto que más esfuerzos absorbió fue la construcción de un ferrocarril que circulase por la costa occidental de la provincia, comunicando con A Coruña, Santiago y Ferrol⁵⁹⁸. Posteriormente, la idea inicial se amplió, y pretendió enlazar el ferrocarril con el norte de la provincia y el nordeste de Lugo. Este ambicioso plan, que aspiraba a integrar la mayor parte de la provincia en una densa red de transporte ferroviario, se enmarcó dentro del proyecto de ferrocarriles secundarios del Gobierno español. Pero fue necesario aguardar hasta el 30 de julio de 1904 para ver aprobada una Ley de

por el Estado y en las carreteras y caminos vecinales. *Anuario Estadístico de España*, 1915, tomado de la *Estadística de obras públicas de España*, 1915. Elaboración propia. El cálculo de la ratio se realizó tomando los datos del censo de población más próximo, el del año 1910. Las líneas de ferrocarril arrojaban un panorama aun más desolador, ya que la provincia tan sólo contaba con 91,39 kms de líneas de ferrocarril. *Anuario Comercial (Guía Nacional de Industria y Comercio). Parte oficial, Profesiones, Comercio, Industria, Agricultura, Correos, Telégrafos, Teléfonos, Ferrocarriles, Fiestas, Ferias, Mercados y demás datos de interés general*, 1914, 1ª edición, Barcelona, Director Luis Guía Pascua, p. 719. Galicia sólo tenía 2 kms de ferrocarril por cada 100 kms de superficie, mientras España alcanzaba los 4 kms y Cataluña 8 kms (Peña Novo, 1921: 96).

⁵⁹⁶ A mediados de los años veinte, las líneas de automóviles más importantes existentes en la ciudad eran *La Regional*, *El Noroeste*, *El Compostelano*, *La Emprendedora* y *Castromil*, que realizaban el trayecto A Coruña-Santiago. La empresa *Guillén* unía A Coruña con Corcubión. Carballo estaba servida por las empresas *El Tren* y *La Goladesa*, mientras Corme (empresas *Guillén* y *Cousillas*), Muxía (*Lastres*), Viveiro (*El Oriente*), Ribadeo (empresa *Nistal y Freire*) y A Vigo (*La Emprendedora*) contaban también con servicio. Las zonas más próximas, como Sada (*La Esperanza* y *El Mixto*) y Carral (*Seijas y Otero*), lo mismo que Melide (empresa *Pedro Rivas*) también se comunicaban con la capital. *La Coruña. Guía-Almanaque para 1923. Año I*, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña. *Guía-Consultorio. La Coruña-1925*, La Coruña, Imprenta Roel. La empresa *Castromil*, creada en 1917, había inaugurado una línea entre Santiago y Pontevedra. Con la nueva regulación, obtuvo la concesión de nuevas líneas, entre ellas, las que unían A Coruña y Santiago, Santiago-Vigo y Santiago-Ourense, convirtiéndose en la principal empresa de transporte de pasajeros de Galicia (Escudero, 2000: 138-139).

⁵⁹⁷ Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación, *Comunicaciones ferroviarias de Galicia*, La Coruña, 1921. *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, pp. 143-144.

⁵⁹⁸ André, E.L. (1926), *El sistema ferroviario de Galicia y León: Los Planes del Consejo Ferroviario y del Ministerio de Fomento y el Ferrocarril del Príncipe de Asturias (Zamora-Orense) y Complementarios Vigo-Ginzo de Limia y Ferrol-Coruña-Santiago*, Madrid, Rivadeneyra, 1926. Rosón, E. (1935), "Vías de comunicación interesantes para Compostela y Galicia", *Galicia*, año IV, nº 19, pp. 101-102.

Ferrocarriles Secundarios, la primera de las cuatro promulgadas en sólo quince años⁵⁹⁹. En Galicia el plan fracasó tras innumerables complicaciones. Llegados a mediados de los años veinte quedó claro que no había posibilidad de conseguir los ferrocarriles provinciales. El resto del sistema ferroviario regional padeció similares obstáculos y retrasos, en particular la construcción de un ferrocarril que uniese A Coruña y Santiago⁶⁰⁰. Todas las iniciativas adolecieron del mal general de los ferrocarriles regionales, su continua dilación⁶⁰¹.

A pesar de estas carencias, el tráfico ferroviario en la estación de A Coruña refleja el dinamismo comercial de la ciudad y de su *hinterland*. Desde el final del ciclo bélico, el movimiento de salida de mercancías experimentó un primer crecimiento, tanto del transporte de gran velocidad como de pequeña velocidad que, tras una breve desaceleración en 1920, se prolonga hasta 1927 (Gráfico 7)⁶⁰². Detrás de este avance se encontraba el retorno de A Coruña a su tradicional función de intermediación y la progresiva integración de Galicia en el mercado español, siguiendo el "viraje nacionalista del capitalismo español". Al crecimiento del tráfico mercantil portuario se unía el crecimiento del transporte hacia el interior.

⁵⁹⁹ Además de los cambios de titularidad en el Ministerio de Fomento, la causa básica de los retrasos hay que buscarla en la inadecuación de las normas para impulsar una red global de ferrocarriles secundarios. Aunque, paralelamente, sí se iban construyendo los tramos más necesarios y rentables, éstos se abordaban sin una perspectiva global. *Vid.* Martí-Henneberg (1998: 141 y ss.), Comín *et al.* (1998).

⁶⁰⁰ Debido a la constatación de un flujo importante entre ambas ciudades, y a la necesidad de potenciar el puerto de A Coruña como vehículo de salida de los productos de sus respectivos *hinterlands*. *El Ferrocarril directo entre La Coruña y Santiago (Exposición al Ministerio de Fomento)*, La Coruña, 1923, en *Las Cámaras de Comercio. Labor de la de La Coruña hasta fin de 1923*, La Coruña, COCINC, 1924, pp. 217-218. Villar Ponte (1923). El primer antecedente de un ferrocarril directo entre A Coruña y Santiago databa de los años 1880. *Memoria relativa al proyecto de ferrocarril económico-directo de La Coruña a Santiago*, La Coruña, Establecimiento Tipográfico de Domingo Puga, 1882.

⁶⁰¹ En julio de 1923 *La Voz de Galicia* publicó una serie de capítulos titulada "La comunicación ferroviaria con Santiago y el porvenir de La Coruña", cuyo autor fue el ingeniero de caminos José Fernández-España y Vigil, en donde se recogían algunos de los proyectos por entonces en boga. Llegados a la posguerra civil, el panorama no había cambiado sustancialmente, y las infraestructuras ferroviarias apenas habían progresado. "Los ferrocarriles de Galicia son todavía insuficientes", *El Ideal Gallego*, 14 de abril de 1943, en donde, además, se efectúa un breve recorrido por la historia del ferrocarril en A Coruña. Carmona (1974).

⁶⁰² En realidad, el gráfico muestra alguna caída más, como la de 1922 en el transporte global de gran velocidad. Pero las estadísticas del movimiento mercantil ferroviario distinguían entre "movimiento para el comercio" y "movimiento para la compañía". La primera de estas dos series tuvo un comportamiento creciente prácticamente durante toda la década.

El incremento en la construcción de carreteras acometido durante la dictadura fue espectacular para los estándares de la época, dentro de un intento modernizador, a menudo subestimado por muchos estudiosos (Carr, 1969: 557). Se decretó a mediados de la década una mejora de toda la red viaria nacional, incluyendo caminos vecinales, carreteras y un plan de construcción de autopistas⁶⁰³. Sin embargo, la industria española del automóvil fue incapaz de satisfacer la creciente demanda⁶⁰⁴. Además, tanto la ampliación del kilometraje como las operaciones de adaptación de la red no alcanzaron los objetivos previstos.

Abundaron las reclamaciones para mejorar otras infraestructuras, como la construcción de un aeropuerto, la apertura de autovías⁶⁰⁵, y, sobre todo, la permanente necesidad de adecuación y reforma del puerto a los requerimientos de un tráfico en constante crecimiento⁶⁰⁶. A principios de siglo XX, las instalaciones portuarias para las faenas pesqueras eran muy deficientes⁶⁰⁷. En diferentes ocasiones se reclamó la

⁶⁰³ En 1926 se aprobó el Circuito Nacional de Firms Especiales (CNFE), en virtud de los Reales Decretos de 9 de febrero y 5 de noviembre de 1926, y las posteriores modificaciones introducidas en estas disposiciones con los Reales Decretos de 19 de septiembre y 21 de noviembre de 1930. El Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926 establecía una red de carreteras a mejorar, con 13 itinerarios. El tercer itinerario partía de San Sebastián, circulando por Bilbao, Santander, Oviedo, León, Astorga, Ponferrada, Barco de Valdeorras, Ourense y Vigo, y el 14º desde Vigo a Pontevedra, Santiago, A Coruña, Betanzos, El Ferrol y Oviedo. La consecuencia inmediata fue el aumento de la circulación automóvil a lo largo del país. El posterior Real Decreto Ley de 5 de marzo de 1926 aprobó un Plan de urgente construcción, ampliado por Real Decreto Ley de 4 de diciembre de 1926, en donde se incluían otras ocho líneas transversales: La Coruña-Betanzos-Ferrol-Gijón-Santiago-San Sebastián. El problema era que no se trataba de un plan, sino líneas trazadas "a voleo por el territorio nacional" (Velarde, 1973: 91-96, 112-113; Cuéllar, 2001: 4).

⁶⁰⁴ García Ruiz (2003). Como resultado de la confluencia de una oferta productiva insuficiente y de una demanda limitada en áreas económicas periféricas, como era el caso de Galicia, la difusión de vehículos de motor fue muy lenta. Durante años, en la ciudad de A Coruña predominó la utilización de los coches ordinarios de caballerías para uso particular. El primer automóvil circuló en 1898, matriculándose el primero en 1902. Los años veinte marcaron el primer salto cuantitativo digno de mención, tanto en la provincia como, sobre todo, en la capital, aunque la distancia con respecto a la media española era todavía notable (Reiriz, 1996).

⁶⁰⁵ La Dictadura pretendió utilizar sus programas de obras públicas para acometer la construcción de autopistas y autovías a lo largo de la geografía española. Sin embargo, cuando aquella tocaba a su fin, el propio dictador reconocía la imposibilidad de hacer frente a ese proyecto con los presupuestos públicos (Peña Novo, 1929e).

⁶⁰⁶ Durante años se reclamó la instalación de aeropuertos en las dos principales ciudades gallegas, Vigo y A Coruña (Peña Novo, 1928b).

⁶⁰⁷ Los puertos pesqueros constituyen un tipo especial de puerto, con unos requerimientos propios. En primer lugar, se necesitan muelles de atraque amplios, bien protegidos y acondicionados, para efectuar sin demoras ni entorpecimientos las operaciones de descarga, tratándose como se trata de un número de

construcción de un muelle específico para la descarga y posterior manipulación de la pesca. Asimismo, las instalaciones de almacenaje y trabajo derivados de la pesca eran inadecuadas, realizándose casi siempre a cielo abierto⁶⁰⁸. Tampoco existía conexión entre el puerto y la estación de ferrocarril, muy importante para una eficiente y rápida distribución de la pesca hacia el interior, de manera que el transporte se tenía que realizar a través de vehículos accionados a menudo con tracción humana⁶⁰⁹.

Las siguientes actividades del sector servicios tenían todas ellas un peso numéricamente inferior y bastante similar. El subsector más destacado, por el importe individual de sus cuotas, era la **hostelería**. Su importancia fue creciendo de forma constante. El impulso principal de estos negocios guardaba en parte relación con el movimiento portuario de pasajeros. Al tiempo, en A Coruña se fue consolidando una cierta función turística⁶¹⁰.

Además de los hoteles existían otro tipo de establecimientos destinados a proporcionar alojamiento a la población de paso en la ciudad. Por las propias características de los emigrantes, éstos necesariamente tenían que alojarse en la ciudad en locales modestos, quedando reservados los hoteles de mayor alcurnia para un

barcos superior a la media de los que suelen arribar diariamente. En segundo lugar, se precisa un utillaje adecuado (para el traslado y manipulación de la pesca), amplios almacenes, zonas de preparación y envase, conexiones con el transporte terrestre, etc. En tercer lugar, es fundamental la existencia de facilidades de aprovisionamiento para los buques: hielo, carbón, combustibles líquidos y lubricantes, agua y víveres, etc., con sus correspondientes depósitos. En cuarto lugar, el puerto debe disponer de diques, varaderos, talleres de reparación y carenado. En quinto lugar, una disponibilidad de adecuadas extensiones de terreno para cuantas aplicaciones industriales tengan relación con la pesca (fábricas de conservas, salazones, estampación de hojalata, redes, etc.). Y, finalmente, un stock de edificios para oficinas de administración portuaria, etc. *Los puertos nacionales de pesca en España. Aportación de Vigo al estudio del problema*, Vigo, Ediciones de la Unión de Entidades Viguesas, 1928, pp. 7-8.

⁶⁰⁸ En 1901 se elaboró un proyecto de limpiadero de pescado, impulsado por la Cámara de Comercio, que no llegaría a realizarse.

⁶⁰⁹ ACTAS Pleno COCINC.

⁶¹⁰ Los principales hoteles a mediados de los años veinte eran el *Atlantic Hotel* (1920-1960, en el Paseo de Méndez Núñez), el *Palace Hotel* (1875-1968, en el Cantón Grande, ampliado en los años veinte), propiedad de Hijos de José María Rodríguez; el *Gran Hotel de Francia* (Pl. de Mina), de Porta Hermanos; el *Hotel La Perla* (Juana de Vega), de Ramón Barrio; *Hotel de Londres* (desde 1918 en el Cantón Grande), de Baldomero Díez; *Hotel Ferrocarrilana* (Real), de María Crespo; *Hotel de Roma* (Castelar), de Manuel Cortés; *Hotel Continental* (Castelar), de Manuel Losada; *Hotel de Europa* (San Andrés), de Vicente Pérez; y *Hotel La Provinciana* (Castelar), de Lago y Martínez. *La Coruña. Guía-Almanaque para 1923. Año I*, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña. *Guía-Consultorio. La Coruña-*

turismo de mayor capacidad adquisitiva (Vázquez González, 1990: 126).

He aquí los dos elementos de los que se nutría fundamentalmente el sector en la ciudad durante estos años. El emigrante que terminaba en uno de los puertos gallegos de emigración hacia América, y que constituía el punto final en su patria de un amplio engranaje comercial creado por los puertos gallegos y que dio lugar a una diversificada red de enganches. Esta red se encargaba de lo necesario para facilitarle al candidato a emigrante su viaje. Los propios fondistas portuarios, así, también participaban en el negocio "dando hospedaje a los emigrantes que les enviaba el agente, si es que la fonda no era del propio agente"⁶¹¹.

Por otra parte, el fenómeno turístico iba cobrando cada vez mayor relieve en la economía urbana. En Galicia, desde principios del siglo XX existía un interés por aprovechar las ventajas que proporcionaba la región, con miras a la atracción de un turismo específico dirigido a disfrutar de la riqueza natural y de la tradicional función rectora que históricamente venía desempeñando Santiago como enclave de peregrinaciones (Peña Novo, 1929c y d). Desde los años veinte, el fenómeno se intensificó, pues A Coruña contaba con buenas condiciones para favorecer el turismo⁶¹².

No es de extrañar que las autoridades y diversos personajes influyentes de la ciudad realizasen esfuerzos por orientar a la ciudad en esa dirección⁶¹³. Pero siempre

1925, La Coruña, Imprenta Roel.

⁶¹¹ Vázquez González (1988: 90), tomado de un informe elaborado por el Consejo Superior de Emigración, *La emigración transoceánica (1911-1918)*, Madrid, 1916, pp. 490 y ss. Vid. Quiroga (1963, 1982).

⁶¹² Estrada (1931), Carré (1935). La playa y la benignidad de su clima eran factores tenidos en cuenta tanto por los coruñeses como por los forasteros, ya en el siglo XIX (Meijide, 1989). Según Alvajar, pp. 25-26, A Coruña era "esencialmente una incomparable ciudad de verano". "A pesar de las ostensibles determinantes que hacen de la capital de Galicia una sede veraniega por excelencia, una urbe que tiene su porvenir en la atracción del turista, hemos necesitado que nos lo hiciesen ver así gentes de fuera [...]: La Coruña es, esencialmente, una incomparable estación de verano, que no tendrá rival en la Península a poco que sus moradores se lo propongan". Alvajar, C. (1924), "Bosquejos coruñeses", *Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña*, 1 (1), pp. 25-27. "La Coruña, centro de turismo de Galicia", en *Libro de oro de Galicia*, Madrid, Rivadeneyra, 1932, [s.a.], pp. 43-47. *La Coruña ciudad de turismo*, La Coruña, Ayuntamiento, 1933.

⁶¹³ "Ya hemos dicho mil veces que esta capital debe constituir la estación veraniega de todo el noroeste de España y gran parte del centro; ninguna otra de la Península la supera en clima y en condiciones",

teniendo en cuenta tanto el turismo de mayor poder adquisitivo, que contaría con hoteles acordes a su nivel, como también un turismo más modesto que precisaba de otro tipo de establecimientos menos suntuosos⁶¹⁴.

De todos modos, A Coruña no pudo sostener una posición comparativamente ventajosa frente a otras ciudades más avanzadas en su transición a centros turísticos. Dejando de lado el turismo vinculado a las modernas pautas de mediados del siglo XX (del que en nuestro país se beneficiaron las regiones del Sur y Levante, junto con Canarias y Baleares), existían en el Norte de España dos centros turísticos consolidados. En primer lugar, Santander y, sobre todo, San Sebastián. Esta ciudad había conseguido un entorno controlado en sus principales áreas comerciales, residenciales y de esparcimiento, lo que le dio una ventaja inicial a la hora de competir con otros rivales potenciales en la captación de la élite turística durante el siglo XIX (Walton, 2002: 7). Su principal contrincante fue precisamente Santander (Pozueta *et al.*, 1985), una ciudad portuaria que desarrolló unas funciones similares a las de A Coruña, pero en donde el turismo tuvo una presencia mucho más sólida.

Por lo que respecta a la **prensa**, los años veinte presenciaron una notable modernización técnica en España. Al crecimiento del sector contribuyeron factores de oferta y de demanda. Si a finales del siglo XIX la invención de la linotipia y de la rotativa supuso un gran salto para la imprenta y en particular para la prensa diaria, los años veinte contemplaron un notable crecimiento demográfico y urbano, un aumento del grado de alfabetización de la población y una mejora en el nivel de vida, además de una progresiva participación de los ciudadanos en la vida política y sindical. Desde entonces fue posible imprimir grandes tiradas, lo que permitió, a su vez, reducir los

artículo de Manuel Casás Fernández publicado en *La Voz de Galicia*, de 1 de enero de 1920. En ese mismo sentido, otro artículo de Santiago Casares Quiroga. *Ibid.*, 1 de enero de 1920. *Vid.* asimismo Grandío (1994: 55).

⁶¹⁴ También Joaquín Martínez Martínez consideraba que A Coruña podría constituirse en el centro del turismo nacional y extranjero en Galicia y en una de las principales estaciones de veraneo de España, debido no sólo a sus buenas condiciones naturales sino también a las mejoras efectuadas en la ciudad (Cao, 1930). Desde principios de siglo se pretendió convertir A Coruña en un centro de veraneo similar a San Sebastián, mediante la construcción de un importante balneario en las playas y un gran casino-hotel en el centro de la ciudad, pero la presencia de este tipo de establecimientos fue poco importante en la

precios de venta y llegar a un mayor número de lectores⁶¹⁵. Las mejoras en los medios de transporte y en las comunicaciones (teléfono, telégrafo) permitieron ampliar el abanico de noticias y la velocidad de transmisión de la información y del producto final. Las nuevas máquinas de impresión y de composición perfeccionaron la calidad tipográfica, la presentación y la comunicación gráfica. En cambio, la creciente complejidad del sector requería importantes inversiones económicas, lo que redujo el número de títulos publicados. Esto explica, asimismo, el carácter predominantemente urbano de la prensa gallega⁶¹⁶.

Se observa que la cifra de publicaciones periódicas de A Coruña se redujo a lo largo del primer tercio del siglo, debido a la desaparición de algunas de ellas⁶¹⁷. Se constata, además, una diferenciación entre los periódicos de tirada importante y salida diaria y los de menor volumen de publicación y salida más irregular⁶¹⁸. Entre los primeros destacaron *La Voz de Galicia* y *El Noroeste* (diario éste que ya no figura en el año 1919)⁶¹⁹, a los que hay que unir en 1917 *Tierra Gallega* y *El Eco de Galicia* y en

ciudad y en su entorno (Garrido, 2003: 17).

⁶¹⁵ Las primeras linotipias y las primeras máquinas rotativas de Galicia las empleó *La Voz de Galicia*. En 1923 se introdujeron importantes mejoras técnicas en este diario (Fernández Santander, 1993b I: 189).

⁶¹⁶ Pérez Pais (1997: 14-15). Para una mayor profundización en el tema, Palomares (1982) y Pérez Pais (1997), especialmente en lo referente al peso de la provincia de A Coruña en cuanto a publicaciones en el conjunto de la región y del país, así como otros aspectos relacionados con los coeficientes de publicaciones por habitante, ideología de las mismas, volumen de tirada, maquinaria, etc. de algunas de las principales. Entre 1800 y 1988 se fundaron en Galicia 2.823 periódicos, de los que se podrían considerar como prensa diaria 201 títulos (Pérez Pais, 1985). Vid. asimismo Molina (1985), Cal (1986) y Valcárcel (1987).

⁶¹⁷ Vid. Santos Gayoso (1990: 873 y ss.) y Fernández Pulpeiro (1991: 180 y ss.). Román Portas (1997: 328) apunta que uno de los motivos principales del cierre de algunos periódicos fue que los precios de las materias primas (sobre todo, del papel), aunque habían descendido respecto a los años de la guerra europea, continuaban siendo elevados, incrementando los costes de las empresas, incluidas las más sólidas (Fernández Santander, 1993b I: 178-179). La censura de prensa practicada durante la Dictadura probablemente también incidió de manera negativamente en algunos diarios (Grandío, 1994: 81).

⁶¹⁸ Los periódicos de mayor tirada eran *La Voz de Galicia* (de 12.285 ejemplares en 1913 a 15.000 en 1927), *El Ideal Gallego* (de 6.000 en 1920 a 10.000 en 1927) y *El Noroeste* (en torno a los 6.000-7.000 ejemplares).

⁶¹⁹ *El Noroeste* estaba dirigido por el político José Lombardero, quien también era su propietario. En 1917 fue vendido a unos propietarios catalanes, del entorno de Francesc Cambó, que lo convirtieron en un diario regionalista. Más tarde, perdido ya el carácter que le diera Lombardero, fue pasando por sucesivas manos, hasta que desapareció poco antes de la Guerra Civil. Con los redactores que no quisieron continuar en *El Noroeste* se fundó otro importante diario, *El Orzán*, que dirigió José Pan de Soraluce (también había ejercido esta función en *El Noroeste*). Más tarde, lo dirigió Leandro Pita Romero y finalmente, hasta su desaparición, su último director fue Víctor Fernández Asís (Rodríguez Maneiro,

1919 *El Orzán* y *El Ideal Gallego*, periódicos que se mantuvieron durante los años siguientes, produciéndose la incorporación posterior de prensa científica y literaria. Además, existían otras publicaciones menores, de carácter semanal, bisemanal, etc., dando un total de 12 publicaciones periódicas en 1921: *A Nosa Terra* (decenal), *Boletín Agrícola* (de la Granja Agrícola), *Boletín Oficial* (del Hospicio Provincial), *Boletín de la Real Academia Gallega*, *Gaceta Mercantil* (semanal), *Garcybarra*, *El Ideal Gallego*, *El Magisterio* (semanal), *La Voz del Obrero*, *El Noroeste*, *El Orzán*, *La Voz de Galicia*⁶²⁰.

Como se pudo comprobar durante la guerra mundial, la variable educativa aparecía bastante limitada en la contribución industrial. Lo que se recogía básicamente eran los **colegios**. Pero existía otro tipo de instituciones de enseñanza que no aparecían registradas y que tenían una considerable importancia en la ciudad. En todo caso, la instrucción pública era insuficiente, con la particularidad de que muchas de estas escuelas no contaban con locales propios, sino que utilizaban instalaciones municipales. De ahí la necesidad de complementar la educación con escuelas populares gratuitas (como la del Patronato, la de Ciegos, las dominicales, las nocturnas para obreros, etc.) y de ahí también la explicación del mercado que existía para los establecimientos privados⁶²¹.

1982: 30).

⁶²⁰ El más importante era *La Voz de Galicia*, fundado en 1882, y transformado en sociedad anónima en 1910, con un capital social de 300.000 pts. La vinculación de este diario con elementos de la burguesía marítima, concretamente con los consignatarios, ha sido destacada en Vázquez González (2000a: 806), como lo prueba la presencia de miembros de ese grupo social en sus Consejos de Administración, y el hecho de que los consignatarios eran los principales compradores de espacios publicitarios. Esta circunstancia concurría también en otros diarios, como el *Faro de Vigo*, *El Eco de Galicia* o *El Correo Gallego*.

⁶²¹ Carré (1929: 494-495). Según el *Anuario Estadístico de España* del año 1915, en A Coruña existían 37 escuelas a 31 de diciembre de 1914, distribuidas en nacionales, de Patronato y de adultos, además de Escuelas de Artes y Oficios, Escuela de Comercio, etc. (Carré, 1929; Meijide, 1990, 1991). Según el *Anuario General de España* (Baillly-Bailliére-Riera), 1921, *op. cit.*, se localizaban en la ciudad un total de 38 colegios para niñas y 23 para niños, 16 escuelas nacionales para niñas y otras 16 para niños. Existe constancia asimismo del desarrollo de la enseñanza graduada en A Coruña desde comienzos del siglo XX, y en 1921 se mantenía el establecimiento de Francisca F. Vaamonde. El primer Colegio Nacional de Enseñanza Graduada se puso en marcha en la ciudad merced a la promulgación de un Real Decreto de 1911 (Méndez Romeu, 1987). Según *La Coruña en la mano. Guía Anunciadora Comercial e Industrial*, año II, agosto 1918, La Coruña, *La Voz de Galicia*, p. 9, y según *La Coruña. Guía-Almanaque para*

En general, las condiciones de escolarización en A Coruña y en Galicia a principios de siglo parecen no haber sido las idóneas (Carré, 1929: 494-495; Porto, 1986: 365) y en los años veinte la situación no había mejorado sustancialmente (Bello, 1973). A Coruña ocupaba una posición muy atrasada en relación con las demás capitales de provincia españolas en términos de dotación de escuelas, la 35ª sobre 49 capitales, con una ratio de 0,77 escuelas por cada 1.000 habitantes. En cambio, Pontevedra (la 4ª, con una ratio de 2,12) y Ourense (la 6ª, con una ratio de 1,88) estaban claramente por encima⁶²².

De ahí el impulso dinamizador que se llevó a cabo desde entonces tanto en Galicia como en A Coruña (Méndez Romeu, 1987: 135-140; Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 43), al calor de las nuevas ideas que circulaban por el país acerca de la educación, ya desde los tiempos de la Restauración (Costa Rico, 1980, 1986, 1989). Posteriormente, durante la II República la escolarización experimentó un notable progreso, gracias a un movimiento de transformación que se extendió también a las zonas rurales (Porto, 1986: 367; Méndez Romeu, 1987: 137).

Particularmente influyente fue la incidencia que tuvo la emigración. Las remesas y los capitales repatriados procedentes de América tuvieron como uno de sus destinos más sobresalientes la creación de escuelas. Generalmente, a través de la constitución de Sociedades de Instrucción, tanto en Galicia como en los países donde se hallaban emigrados, aportando, además, una nueva dimensión de apertura y renovación pedagógica. Pero esto tuvo incidencia fundamentalmente en la Galicia rural y en las zonas costeras (Costa Rico, 1980, 1984, 1990; Peña Saavedra, 1991). En las ciudades, los principales potenciadores de la enseñanza fueron los estamentos burgueses, además de la influencia que pudieron tener otras instituciones de tipo religioso o laico, e incluso

1923. Año I, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña, los centros docentes existentes en la ciudad eran el Instituto General y Técnico, la Escuela Normal de Maestros, la Escuela Superior de Comercio, la Escuela de Artes y Oficios, la Escuela de Náutica, la Escuela Práctica de Agricultura Regional, y numerosos grupos escolares, así como academias y colegios particulares. *El avance de la provincia de La Coruña en un quinquenio, 1923-1929*, 1929, La Coruña, Imprenta de la Casa de la Misericordia.

⁶²² Galicia presenta una transición tardía a la alfabetización respecto al resto de España, con un marcado diferencial sexual (Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 41-42).

el propio movimiento obrero (Costa Rico, 1986: 147).

Las empresas de **servicios públicos** urbanos tuvieron una evolución algo distinta. Los años veinte permitieron a la sociedad *Aguas de La Coruña, S.A.* acometer una fuerte expansión de su red de abastecimiento, cimentada en el proceso de crecimiento físico que experimentó la ciudad, con el consecuente aumento del número total de abonados⁶²³. A lo largo de esta década se completó la red principal desarrollada en los años anteriores para reforzar el servicio en el núcleo central de la ciudad y extender la oferta de abastecimiento hacia la periferia (Martínez López *et al.*, 2004: 92). La estrategia seguida por la empresa fue la de aguardar a que el crecimiento de la demanda insatisfecha permitiese alcanzar elevados niveles de rentabilidad. Como consecuencia de ello, el activo productivo experimentó un notorio crecimiento (Martínez López y Piñeiro, 2003: 198-201).

La expansión experimentada por el negocio se puede calificar de espectacular, ya que la empresa disfrutó de un rápido crecimiento del margen de explotación, propiciado por el aumento del número de abonados y una eficaz política de control de gasto (Martínez López *et al.*, 2004: 97). Desde un punto de vista financiero, la mejora de los resultados empresariales estuvo acompañada de un incremento de los costes financieros, debido a la estrategia adoptada por Aguas de La Coruña de practicar una política de financiación basada en la captación de recursos ajenos mediante la emisión de renta fija. A partir del final de la guerra mundial, la explotación entró en un período de madurez, en el que el crecimiento del número de abonados permitió aumentar el ingreso y el margen de explotación en términos constantes, tanto en términos absolutos como por abonado, a pesar de que los gastos de explotación también sufrieron un considerable aumento, pero más moderado⁶²⁴. El coeficiente de explotación se estabilizó

⁶²³ A lo largo de los años veinte y treinta la red se extendió a los barrios de Ciudad Jardín, Segundo Ensanche, Monte Alto, Os Castros, Peruleiro y Gurugú (Martínez López *et al.*, 2004: 94).

⁶²⁴ Los gastos de explotación crecieron como consecuencia de que el crecimiento de la red y la puesta en funcionamiento de dispositivos para garantizar la calidad del agua obligaron a la adquisición de más materiales y productos de esterilización. Además, aunque los gastos generales mantuvieron un comportamiento moderado, los gastos de administración y personal y el epígrafe correspondiente a otros gastos mantuvieron una tendencia creciente.

en torno 40 % en la década de 1910, descendiendo al 30 % en la de los años veinte, mientras que la rentabilidad sobre los activos superó el 10 % a partir de 1928. Por tanto, la coyuntura expansiva de los años veinte, económica y urbanística, permitió una expansión de los beneficios sociales (Martínez López y Piñeiro, 2003: 202-204; Martínez López *et al.*, 2004).

El período de la dictadura de Primo de Rivera coincidió con el máximo esplendor de la **red tranviaria**. En 1922 se completó la construcción del tranvía a la villa de Sada (20 kms), cuya importancia como elemento vertebrador del área metropolitana se percibió pronto, al facilitar el intercambio comercial con parte de su área de influencia y, sobre todo, posibilitar un más eficiente movimiento de la mano de obra⁶²⁵. Durante los años veinte la explotación de esta línea impulsó notablemente los ingresos, pero la crisis económica, la magnitud de la inversión comprometida y el peso del endeudamiento contraído para financiarla, así como la competencia de los transportes por carretera provocaron desde mediados de los años treinta considerables problemas que pusieron en serio riesgo la supervivencia de la empresa⁶²⁶.

Los tranvías urbanos, por su parte, continuaron ampliando sus servicios, con la apertura de tramos que conectaban áreas en expansión: ramal a Ciudad Jardín y Peruleiro, en 1924 (con el que daba servicio a una zona de nuevo poblamiento), y dos tramos que abastecían al barrio de Monte Alto y el casco viejo, en 1929. En este momento, coincidiendo con el final de la electrificación de la red, ésta alcanzó su máxima extensión. Sin embargo, desde el punto de vista financiero, el resultado del crecimiento no fue satisfactorio. Aunque el tranvía urbano continuaba operando a buen ritmo, la cuenta de resultados tendió al estancamiento, y la sociedad atravesó frecuentes dificultades de liquidez, aunque éstas nunca supusieron un riesgo real de quiebra. A lo

⁶²⁵ Piñeiro (1996a). Los ejes A Coruña-Sada y A Coruña-Betanzos formaban el esqueleto principal del área periurbana, con el que mantenía estrechas relaciones (Precedo, 1990a). Como principal vía de comunicación en el eje A Coruña-Betanzos se utilizaba el ferrocarril que comunicaba la capital con Ferrol (Rubio, 1916: 22).

⁶²⁶ Piñeiro (1996b: 187-188). La línea a Sada entró en crisis en la segunda mitad de los años veinte, agravándose más tarde, como consecuencia principalmente de la competencia desleal de un servicio de autobuses no regulado que recorría un itinerario idéntico al del tranvía (Martínez López y Piñeiro, 1998:

largo de los años veinte, se combinaron un fuerte crecimiento de los gastos de explotación con problemas de equilibrio financiero derivados de una errónea política de financiación. Como resultado, los márgenes de explotación no experimentaron un crecimiento significativo (Piñeiro, 1996b: 188-192; 1997).

El **sector financiero** de A Coruña en los años veinte estaba integrado por cinco tipos de instituciones: los comerciantes banqueros, las sociedades anónimas bancarias locales, la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de La Coruña, la banca extranjera asentada en la ciudad, y la sucursal del Banco de España.

La actividad de los *comerciantes banqueros* resulta muy complicada de rastrear, por cuanto sus negocios habitualmente constituían una sección de una actividad económica más diversificada. Lo más frecuente era que se tratase de firmas sociales dedicadas al comercio, la industria y/o a otras actividades, en las que la sección de banca era una más de sus ocupaciones. Además, no existía un registro oficial de comerciantes banqueros.

Estas casas de banca tuvieron una importancia estimable en la Galicia del período de entreguerras. Según el censo elaborado por la Comisaría de la Banca Privada, en 1922 existían en España 51 casas de banca, de las que 13 de ellas tenían su asiento en Galicia, Asturias y el País Vasco. 5 eran gallegas: *Hijos de Simeón García*, *Sobrinos de José Pastor*, *Hijos de Olimpio Pérez*, *Sobrinos de Fernández Llamazares* y *Viuda e Hijos de S. Fuentes Pérez*⁶²⁷. En A Coruña, en 1919 y en 1923 sólo permanecían como banqueros privados *Narciso Obanza* y *Sobrinos de José Pastor*⁶²⁸. Esta última era,

20).

⁶²⁷ Tras varios cambios y participaciones, la *Banca Hijos de Olimpio Pérez*, la más fuerte en vísperas de la Guerra Civil, se proyectó como *Banco de Crédito e Inversiones* y como *Banco Gallego*. La *Banca Hijos de Simeón García*, hizo lo propio como *Banco Simeón*, tras un complejo devenir marcado por la adquisición de una parte sustancial de su red por el *Banco Español de Crédito*. En ambos casos, pertenecientes a grupos bancarios foráneos (Rojo, 1980: 187; Arroyo, 1999: 45; 2003: 131).

⁶²⁸ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas*, 1919, p. 424, y Alonso (1984: 195), quien utiliza la información recogida en el *Anuario Español de la Banca*. 1923, Barcelona, 1925. Según este Anuario, en Galicia existía un elevado número de banqueros. En total, 133 comerciantes-banqueros, de los que 45 se localizaban en pueblos de la provincia de A Coruña, 38 en la de Pontevedra, 30 en Lugo y 20 en Ourense (Arroyo, 1999: 41).

indudablemente, la casa más sobresaliente, ya que se hallaba presente en las cuatro provincias gallegas, y poseía sucursales en Lugo, Ourense y Vigo⁶²⁹.

Siguiendo otra fuente de la época, el Directorio de la Banca elaborado en España en los años 1921 y 1922, incluido en el Anuario Español de Banca, es posible confirmar la existencia de, al menos, 1.436 firmas sociales catalogables como comerciantes banqueros, banqueros y/o casas de banca (Arroyo, 2003: 110-112). De ellas, 135 se localizaban en Galicia (el 9 % del total), convirtiéndola en la cuarta región española, por detrás de Andalucía (22 %), Castilla La Mancha, en donde se incluía Madrid (11 %) y Castilla-León (10 %). En términos relativos, Andalucía poseía 7,64 entidades bancarias por cada 100.000 habitantes, Castilla-León 6,42, Galicia 6,36 y Castilla-La Mancha 5,79. La provincia de A Coruña era la mejor dotada, con 45 establecimientos y una ratio de 6,35 entidades/100.000 habitantes, seguida de Pontevedra (38 firmas y una ratio de 5,36), Lugo (30 y 4,23) y Ourense (22 y 3,10).

Sin embargo, la figura del comerciante banquero perdió progresivamente presencia (aunque su existencia se prolongase hasta bien entrado el siglo), como consecuencia de que los mayores bancos comenzaron a asumir las funciones hasta entonces realizadas por aquéllos. La mayor complejidad de las operaciones bancarias y el creciente volumen de recursos requeridos para atenderlas estaba relacionado con el incremento de la actividad económica y con la mayor dimensión de las empresas. Los mecanismos más frecuentes de mortalidad empresarial fueron las suspensiones de pagos y los traspasos. Durante el período de entreguerras se produjeron varias desapariciones, como consecuencia de las críticas coyunturas en las que se vio envuelto el conjunto del sector financiero español. Los comerciantes banqueros participaron de la favorable

⁶²⁹ Una vez transformada en el *Banco Pastor*, quedaron a la cabeza de los comerciantes banqueros la *Banca Hijos de Olimpio Pérez*, de Santiago, y la *Banca Hijos de Simeón García*, de Ourense. En 1922 los recursos de *Hijos de Olimpio Pérez* ascendían aproximadamente a 21,82 millones de pts, aumentando progresivamente hasta los 33,75 millones en 1930 y 31,66 millones en 1934, año en el que ocupaba el 54º lugar dentro del sistema bancario español. *Hijos de Simeón García* poseía unos recursos de 9,1 millones de pts en 1922, incrementados a 12,79 millones en 1930 y 10,18 millones en 1934, ocupando el 80º lugar del ranking. A continuación figuraban la *Banca de Viuda e Hijos de Carlos Casas* (Ribadeo), *Narciso Obanza e Hijos de A. Núñez* (Betanzos), en las posiciones 84, 112 y 121. Las 13 casas de banca que todavía operaban en el mercado gallego en 1935 manejaban casi el 0,7 % de los recursos totales del

coyuntura de la guerra mundial. Pero también sufrieron el embate de la crisis de principios de los años veinte. Finalmente, la creciente competencia en sus plazas de origen obligó a algunas de estas casas a traspasar sus negocios, o a integrarse en el organigrama de otros bancos regionales o nacionales en expansión (Alonso, 1984: 195; García López, 1989; Arroyo, 2003: 114-116, 233). A la altura de 1930 en A Coruña sólo pervivía la Banca de Obanza (López Prado, 1966). Esta casa, finalmente, se integró en el Banco Español de Crédito en el año 1942, una vez que los herederos de la firma hubieron decidido vender el nombre comercial y una parte del activo y pasivo en la cantidad de 500.000 pts, aunque el proceso final de liquidación del negocio se prolongó todavía hasta 1946⁶³⁰.

La única casa de banca para la que se ha encontrado información es la de *Narciso Obanza, Comunidad de Bienes*⁶³¹. Esta entidad atravesó una etapa de estancamiento (e incluso descenso) de sus recursos totales durante la primera mitad de los años veinte (Cuadro 53). Pasado este período, en el que se combinaron la crisis de readaptación posbélica y la crisis financiera española, esta firma vivió un último período de crecimiento de sus recursos, al amparo de la favorable coyuntura dictatorial, especialmente entre 1926-28, aunque la tendencia ascendente se prolongase todavía hasta 1930. En este caso, la variable se nutrió de la captación de recursos ajenos, ya que

sector (Arroyo, 2003: 114, 130).

⁶³⁰ Martínez Barbeito (1968: 70), Alonso Álvarez (2000: 23), García López (2003: 159). En general, las casas de banca siguieron un esquema muy similar en sus conversiones hacia otras formas jurídicas más modernas. El primer paso consistía habitualmente en la transformación en sociedades colectivas regulares, una vez que la familia, los socios o los llegados al comerciante banquero llegaban a un acuerdo, manteniendo el nombre del fundador. Este era el preámbulo a las transformaciones en sociedades anónimas de bien entrado el siglo XX. La *Banca Viñas Aranda* se transformó en el *Banco de Vigo Viñas Aranda, S.A.* en 1953, reduciendo su nombre a *Banco de Vigo* en 1957. El banquero *Benito Soto* (Chantada), en *Viuda de Benito Soto*, como paso previo a la *Banca de Soto*, que dio lugar en 1964 al *Banco de Lugo*. La fusión entre el Banco de Lugo y el citado Banco de Vigo permitió la creación del *Banco de Galicia* en diciembre de 1973, vinculado al grupo del *Banco Popular*. El comerciante banquero Marcelino Etcheverría, más tarde *Banca Etcheverría*, adquirió en los años sesenta el *Banco de Crédito e Inversiones* y tomó su nombre, para finalizar después como *Banco Gallego* (Arroyo, 2003: 231-232; García López, 2003: 123-124). *Estatutos del Banco de Galicia, S.A.*

⁶³¹ El fundador original del negocio fue Narciso Obanza y Díaz, fallecido en 1901. A partir de su fallecimiento los negocios giraron bajo la forma de comunidad de bienes entre sus herederos, viuda e hijos. Según García López (2003: 158-159), desde que los dos principales herederos, Narciso y Fernando Obanza Alonso, se hicieron cargo del negocio, comenzó el declive económico de la familia. De hecho, su representación como consignataria de la naviera Pinillos les servía para complementar "los escasos

los recursos propios se mantuvieron estables, e incluso descendieron en 1923 y en 1927, exactamente el mismo comportamiento que tuvieron el capital nominal y el capital disponible.

CUADRO 53. RECURSOS TOTALES DE LA BANCA NARCISO OBANZA (MILES DE PTS CORRIENTES)

Año	CN	CD	FR	RP	AUT	PC	PA	GPC	GPA	RT
1922	800	800	0	800	0,00	1.337	1.337	59,84	59,84	2.137
1923	617	617	0	617	0,00	1.628	1.628	37,90	37,90	2.245
1924	617	617	0	617	0,00	1.903	1.903	32,42	32,42	2.520
1925	617	617	17	634	2,76	1.664	1.664	38,10	38,10	2.298
1926	617	617	42	659	6,81	1.658	1.658	39,75	39,75	2.317
1927	617	617	10	627	1,62	2.656	2.656	23,61	23,61	3.283
1928	617	617	34	651	5,51	1	3.940	65.100,00	16,52	4.591
1929	617	617	34	651	5,51	36	4.199	1.808,33	15,50	4.850
1930	617	617	34	651	5,51	518	4.804	125,68	13,55	5.455
1931	617	617	34	651	5,51	3.340	3.340	19,49	19,49	3.991
1932	617	617	34	651	5,51	622	3.390	104,66	19,20	4.041
1933	617	617	34	651	5,51	671	3.615	97,02	18,01	4.266
1934	617	617	34	651	5,51	680	3.693	95,74	17,63	4.344

FUENTE: Arroyo (1999: 198). CN = Capital nominal; CD = Capital desembolsado; FR = Fondos de reserva; RP = Recursos propios; AUT = Autofinanciación; PC = Pasivo clientes; PA = Pasivo acreedor; GPC = Garantía sobre pasivo clientes; GPA = Garantía sobre pasivo acreedor; RT = Recursos totales

El comportamiento inversor de esta institución estuvo estrechamente vinculado con sus recursos, ya que la tendencia de la inversión total fue casi idéntica a la de los recursos totales, es decir, caída en 1923-26, con una notable recuperación hasta 1931 (se duplicó sobradamente el volumen total de la inversión con respecto a 1923) (Cuadro 54). Ahora bien, la estrategia inversora experimentó modificaciones, al menos si nos atenemos exclusivamente al período 1922-34. La variable que marcó la tendencia fue la inversión en fondos públicos, que mantuvo un comportamiento mimético al de la serie global, aunque más pronunciado: fuerte caída en 1923-26, posiblemente ante la desconfianza en la situación general del sistema, y un crecimiento igualmente poderoso a partir de entonces (con la excepción, no especialmente importante del trienio 1929-31). Por el contrario, el principal protagonista de la inversión en la posguerra mundial, los valores industriales, perdió posiciones durante los años siguientes, a pesar de que en valores absolutos todavía experimentase un crecimiento en la segunda mitad de los años

ingresos del negocio bancario".

veinte. Parece detectarse una estrategia de minimización de riesgos, a la búsqueda de valores, en principio, más seguros, especialmente en un entorno de fuerte intervencionismo, como el de los años veinte.

**CUADRO 54. SALDOS TOTALES Y ESTRUCTURA INVERSORA DE LA BANCA NARCISO OBANZA
(MILES DE PTS CORRIENTES Y PORCENTAJE)**

Año								Estructura de la inversión (en %)					
	EC	CR	IC	FP	VI	CT	IT	EC	CR	IC	FP	VI	CT
1922	164	180	344	285	350	635	979	16,75	18,39	35,14	29,11	35,75	64,86
1923	82	121	203	503	393	896	1.099	7,46	11,01	18,47	45,77	35,76	81,53
1924	143	142	285	383	363	746	1.031	13,87	13,77	27,64	37,15	35,21	72,36
1925	83	241	324	117	281	398	722	11,50	33,38	44,88	16,20	38,92	55,12
1926	168	167	335	42	375	417	752	22,34	22,21	44,55	5,59	49,87	55,45
1927	148	203	351	432	567	999	1.350	10,96	15,04	26,00	32,00	42,00	74,00
1928	239	205	444	1.142	586	1.728	2.172	11,00	9,44	20,44	52,58	26,98	79,56
1929	266	418	684	1.096	547	1.643	2.327	11,43	17,96	29,39	47,10	23,51	70,61
1930	270	598	868	1.121	266	1.387	2.255	11,97	26,52	38,49	49,71	11,80	61,51
1931	249	631	880	1.122	337	1.459	2.339	10,65	26,98	37,62	47,97	14,41	62,38
1932	201	528	729	1.226	336	1.562	2.291	8,77	23,05	31,82	53,51	14,67	68,18
1933	176	537	713	1.134	336	1.470	2.183	8,06	24,60	32,66	51,95	15,39	67,34
1934	292	472	764	1.134	332	1.466	2.230	13,09	21,17	34,26	50,85	14,89	65,74

FUENTE: Arroyo (1999: 199). EC = Efectos de comercio; CR = Créditos; IC = Inversión comercial; FP = Fondos públicos; VI = Valores industriales; CT = cartera de títulos; IT = Inversión total

El segmento más destacado del sector financiero coruñés lo formaban las sociedades anónimas bancarias. Los dos principales bancos que surgieron en este período fueron el Banco de La Coruña, constituido en 1918, y el Banco Pastor, creado en 1925, ambos favorecidos por la mayor competencia establecida en el sector bancario español de las dos primeras décadas del siglo (Martín Aceña y Pons, 1995: 14).

La primera sociedad constituye un ejemplo de la tradición bancaria de la ciudad, que arranca de la creación el 1 de julio de 1858 del primitivo Banco de La Coruña⁶³²,

⁶³² Autorizado por Real Decreto de 25 de noviembre de 1857, en virtud de la Ley bancaria de 28 de enero de 1856, con un capital social de 1.000.000 pts. Los fundadores del banco fueron Pedro Manuel Atocha, Gregorio José Babé, Bruno Herce, José Agapito de Ugarte y Augusto José de Villa, todos ellos representantes del comercio de la ciudad, lo mismo que ocurría con el *Banco de Santiago*, fundado por Real Decreto de 15 de mayo de 1864, con un capital social de 750.000 pts. Tenía las mismas facultades de emisión de billetes que el Banco de España. Es el único caso dentro de Galicia, lo que testimonia la importancia de A Coruña como plaza económica y financiera en aquellos años.

posteriormente desaparecido, el 18 de noviembre de 1875⁶³³, para dar paso a la sociedad *Crédito Gallego*. La desaparición del primer Banco de La Coruña no fue debida probablemente a la ineficiente gestión de sus negocios, sino a la aprobación del Decreto Echegaray por el que se creaba el Banco emisor central.

El nacimiento del *Banco de La Coruña* se fraguó entre la primavera de 1916 y finales de 1917, en un proceso que culminó con su constitución el 8 de diciembre de 1917, con un capital inicial de 5.000.000 de pesetas⁶³⁴. La creación del banco se enmarca en la coyuntura bancaria expansiva del período 1916-20, en la que se constituyeron un elevado número de bancos en España⁶³⁵, se modernizó el sistema bancario en la casi totalidad del mercado interior y se conformó el núcleo que capitaneó la formación de la gran banca en España⁶³⁶. Los años veinte fueron asimismo una etapa favorable para la banca gallega, ya que, además del Banco de La Coruña, se incorporaron al sistema financiero regional el *Banco Viñas Aranda* de Vigo (en 1918), el *Banco Pastor* (1925) y el *Banco Perfecto Castro Canosa* de Cee (1927), todos ellos formados por personas o grupos financieros de las respectivas plazas (Rojo, 1974; García López, 2003).

El banco dio inicio a sus operaciones el 1 de febrero de 1918, con una oficina

⁶³³ Tras el Decreto-Ley de 19 de marzo de 1874, que prohibió a los bancos emisores privados la facultad de emitir billetes, de las tres posibles alternativas que se le presentaban (liquidación, absorción por parte del Banco de España, pasando a ser sucursales del banco emisor en la plaza, o continuación como bancos independientes pero sin el privilegio de emisión), el banco coruñés optó por la primera de las opciones (Rojo, 1980: 181; López Prado, 1984: 309).

⁶³⁴ *Banco de La Coruña S.A.: proyecto de estatutos*, 1917. La escritura fundacional se inscribió ante el Notario José Pérez Porto, y el capital social estaba integrado por 10.000 acciones de 500 pts, siendo suscrito del siguiente modo: Dionisio Tejero, 2.000 acciones; Julio González Valerio, 300; Raimundo Molina, 300; Miguel Sánchez Barros, 200; Gabriel López Companioni, 120; Julio López Bailly, 100; Ricardo Pernas, 100. El resto de la suscripción se cubrió rápidamente. *El Banco de La Coruña, Bodas de Oro, 1918-1968*, La Coruña, 1968.

⁶³⁵ En España, el número de bancos privados constituidos como sociedades anónimas experimentó un notable crecimiento durante el primer tercio del siglo XX, pasando de 42 bancos en 1901 a 52 en 1915, y 91 en 1920 (tras la favorable coyuntura bélica) y 90 en 1930 (Martín Aceña y Pons, 1995: 3-4).

⁶³⁶ Roldán y García Delgado (1973 I: 61), Arroyo (2001: 13). En esta coyuntura se constituyeron como pequeños bancos varias casas de banca. También se creó el *Banco Urquijo* (1918), sobre la base de la *Banca Urquijo y Compañía*, y el *Banco Central* (1919), que tomó como base los negocios de la firma *Aldama y Compañía* (Conde de los Gaitanes y Landaluce y Salazar) (Tortella, 1994: 331; Arroyo, 2001: 13-14).

sita en el Cantón Pequeño (adquirida por traspaso de la agencia que anteriormente poseía el Banco Español de Crédito), como una institución crediticia de ámbito local, aunque pronto se convirtió en un banco regional. Fue el fruto de la iniciativa y de los esfuerzos de los principales elementos representativos de la clase empresarial dominante, manteniendo los mismos vínculos que el banco decimonónico con los comerciantes locales y el entorno portuario⁶³⁷. La presidencia del banco recayó en Dionisio Tejero Pérez, destacado empresario coruñés, que desplegó un amplio abanico de actividades empresariales: consignatario, armador de buques, almacenista de carbones y sal, industrial textil, importador-exportador, presidente del Colegio Oficial de Aduanas de La Coruña, etc.⁶³⁸.

El Banco de La Coruña se caracterizó desde sus inicios por una activa participación en iniciativas de la banca privada de su época, manteniendo una estrecha relación con otras entidades y mercados, especialmente en los años veinte y treinta. De hecho, en la fase de concentración bancaria a nivel nacional que se abre en el segundo lustro de los años veinte (Pueyo, 2003), la entidad entabló negociaciones hasta con cuatro representantes de la gran banca, que desembocaron en la entrada del Banco de Bilbao, en 1942, en forma de participación en su capital social⁶³⁹. En parte como secuela

⁶³⁷ Alonso Álvarez (2000: 21). Reunidos en la Asamblea de la Agrupación Popular Coruñesa, presidida por Canuto Berea Rodrigo, que celebró una reunión (auspiciada por el Ayuntamiento, con su alcalde a la cabeza), el 16 de abril de 1916, en donde se trató la cuestión de la creación de un banco en la plaza que apoyase el desarrollo industrial y comercial de la ciudad y del mercado gallego (Arroyo, 2001: 15-16). En dicha Asamblea figuraban algunos de los elementos más representativos de la burguesía coruñesa: Dionisio Tejero Pérez, Raimundo Molina y Couceiro, Gabriel López Companioni, Julio González Valerio y González Morato, Miguel Sánchez Barros, Julio López Bailly y Ricardo Pernas Varela. *El Banco de La Coruña* (1968: 21). A partir de ese núcleo inicial se conformó el Consejo de Administración, con el añadido de cuatro nuevos miembros, quedando integrado del siguiente modo: presidente, Dionisio Tejero Pérez; vicepresidente, Raimundo Molina y Couceiro; secretario, Gabriel López Companioni; vocales, Julio González Valerio, Miguel Sánchez Barros, Julio López Bailly y Ricardo Pernas Varela, Demetrio Salorio Rubine, Ramón del Cueto Noval, Mariano Fernández Morales y Canuto Berea Rodrigo.

⁶³⁸ Este empresario desempeñó la presidencia del Consejo de Administración del banco desde su constitución hasta el 29 de abril de 1941, fecha de su fallecimiento. Su perfil se asemejaba notablemente al de otros empresarios promotores de la banca local y regional, comprometidos en su gran mayoría en actividades marítimas (de consignación, principalmente) y comerciales, y desempeñando asimismo un activo papel en las promociones industriales y de servicios modernos del primer tercio del siglo (Alonso, 1984; Carmona y Pena, 1989; Facal, 1989). Con frecuencia, la implicación de estos empresarios en la vida política local era muy acentuada.

⁶³⁹ El Banco de Bilbao adoptó varias estrategias para penetrar en el mercado gallego. Una de ellas fue

de los negocios de los integrantes de su accionariado, el banco mantuvo contactos con el mercado americano desde el final de la guerra mundial⁶⁴⁰.

Sin embargo, el escenario en el que comenzó sus operaciones, la posguerra, sufrió un drástico cambio de signo que condicionó los primeros pasos del banco. Después de la guerra europea, la banca española presentaba todavía serias deficiencias estructurales (Hernández Andreu, 1986: 132). Entre finales de 1920 y finales de 1921 se abrió una coyuntura de crisis, cuyo origen se encontraban en el acusado reajuste de mercados que se produjo tras el fin de la guerra y su impacto sobre el mercado español. Ante la confluencia de la crisis, internacional primero y nacional después, la política del banco se dirigió en la línea de la venta de valores de la cartera para hacer frente a posibles contingencias. La vocación del banco era comercial, vía crédito y descuento a clientes⁶⁴¹, una filosofía que le reportó una progresión en sus inicios. Pero el cambio de coyuntura de los años veinte se reflejó en una contracción crediticia, con saldos a fin de ejercicio en retroceso entre 1921 y 1925⁶⁴². De hecho, en el bienio 1924-26 seis

entrar en contacto con corresponsalías, como el caso del Banco de La Coruña en los años veinte (Arroyo, 2003: 91, 231). Esta entidad absorbió finalmente el Banco de La Coruña en 1970.

⁶⁴⁰ Arroyo (2001: 19). El banco figuraba inscrito desde abril de 1918 como entidad asociada en la Asociación de Bancos y Banqueros del Norte de España, y en los años siguientes persistió en tomas de participación junto a la banca privada nacional en todo tipo de negocios y operaciones, no perdiendo su lugar ni en la Asociación de Bancos y Banqueros del Norte de España ni en el Consejo Superior Bancario, creado en 1921, destacando las participaciones tomadas en Galicia, junto al Banco Pastor en muchas ocasiones. En 1920 tomó parte en la constitución del *Banco de Crédito Industrial*, junto con otros bancos y empresarios coruñeses (Sobrinos de José Pastor, Rubine e Hijos, Francisco Lombardero y Franco, Julio Wonemburger Canosa, Manuel Sanjurjo y Suárez, Andrés Reboredo Blanco) y gallegos (Banco de Vigo, Sociedad General Gallega de Electricidad) (Arroyo, 2003: 76-79). Hasta 1925, mantuvo conexiones con entidades de las plazas de Bilbao, San Sebastián y Madrid, destacando las relaciones fluidas que mantuvo con la *Banca* (más tarde Banco) *Urquijo*, y con el *Banco Español de Crédito*. Precisamente el primer acercamiento de la gran banca lo realizó el Banco Urquijo en los años 1927-28, aunque finalmente no fructificó (Arroyo, 2001: 19-23).

⁶⁴¹ Los bancos y banqueros afincados en Galicia a principios de los años veinte operaban como norma mediante descubierto en los almacenistas de todo tipo de artículos, en principio sin plazos. Este era un sistema heredado de los antiguos banqueros y su conocimiento del mercado de actuación, lo que con el paso del tiempo se tradujo en fidelidad y compromiso cliente-firma bancaria (Arroyo, 1999: 74).

⁶⁴² Arroyo (2001: 83). El banco que tenía mayor presencia en la Galicia de la posguerra, el Banco de Vigo, inicialmente no se vio comprometido en la crisis. Hasta 1925 fue la entidad que marcó la pauta expansiva, creando una interesante red de agencias y sucursales (Arroyo, 2003: 236). Ahora bien, las vicisitudes del primer quinquenio de los años veinte (con continuadas desapariciones de sociedades bancarias) desembocaron en enero de 1925 en la suspensión de pagos del banco, tras una crisis de confianza a la que éste no pudo hacer frente (Arroyo, 1999: 48), lo que supuso un duro golpe para las actividades industriales de Vigo (Souto, 1990; Carmona, 2001a: 25).

entidades bancarias de importancia se liquidaron y otras muchas estuvieron a punto de suspender pagos (Martín Aceña, 1984: 81-84). La reacción del sector ante la crisis bancaria se encaminó en la dirección de una mayor concentración bancaria, en tanto el gobierno trataba de encauzar el marco institucional por la vía de una mayor vigilancia sobre la banca privada y el robustecimiento del Consejo Superior Bancario (Velarde, 1973: 208-209).

CUADRO 55. RECURSOS TOTALES DEL BANCO DE LA CORUÑA (MILES DE PTS CORRIENTES)

Año	CN	CD	FR	RP	AUT	PC	PA	GPC	GPA	RT
1918	5.000	2.000	0	2.000	0	13.050	13.361	15	15	15.361
1919	5.000	3.000	75	3.075	3	19.000	19.000	16	16	22.075
1920	5.000	4.997	149	5.146	3	19.909	19.909	26	26	25.055
1921	10.000	5.000	242	5.242	5	22.809	22.809	23	23	28.051
1922	10.000	5.000	636	5.636	13	27.981	27.981	20	20	33.617
1923	10.000	5.000	759	5.759	15	26.587	26.587	22	22	32.346
1924	10.000	5.000	882	5.882	18	31.170	31.555	19	19	37.437
1925	10.000	5.000	1.005	6.005	20	18.167	57.853	33	10	63.858
1926	10.000	5.000	1.128	6.128	23	20.954	56.040	29	11	62.168
1927	10.000	5.000	1.251	6.251	25	23.722	36.455	26	17	42.706
1928	10.000	5.000	1.383	6.383	28	25.840	44.111	25	14	50.494
1929	10.000	5.000	1.533	6.533	31	29.990	49.168	22	13	55.701
1930	10.000	6.250	1.683	7.933	27	32.478	53.784	24	15	61.717
1931	10.000	6.250	2.056	8.306	33	32.745	51.503	25	16	59.809
1932	10.000	6.250	2.055	8.305	33	33.033	51.152	25	16	59.457
1933	10.000	6.250	2.199	8.449	35	31.404	48.184	27	18	56.633
1934	10.000	6.250	2.195	8.445	35	31.313	42.167	27	20	50.612
1935	10.000	6.250	2.338	8.588	37	35.062	43.707	24	20	52.295

FUENTE: Arroyo (2001: 45). CN = Capital nominal; CD = Capital desembolsado; FR = Fondos de reserva; RP = Recursos propios; AUT = Autofinanciación; PC = Pasivo clientes; PA = Pasivo acreedor; GPC = Garantía sobre pasivo clientes; GPA = Garantía sobre pasivo acreedor; RT = Recursos totales

Por el contrario, el Banco de La Coruña salió reforzado de la crisis tras efectuar diversos movimientos destinados a salvaguardar sus intereses. El banco mantuvo durante esos años una estrategia inversora mixta, similar a la de su homólogo vigués, pero menos agresiva en inversiones directas (Alonso, 1984: 199), y eso le permitió remontar mejor la crisis que se produjo después de la finalización de la guerra mundial, una época de negocios fáciles y especulativos en Vigo (Souto, 1990: 50), de los que el banco olívico extrajo excelentes resultados. En 1920 este último percibió y soportó algunas consecuencias de la crisis de reajuste internacional en marcha, lo que ralentizó su ritmo de expansión (Arroyo, 2001: 55-56). Los recursos totales (propios y ajenos) atravesaron una primera etapa de crecimiento en 1920-22, viéndose afectados por la

delicada coyuntura del bienio 1922-24 (Cuadro 55). La coyuntura de crisis se reflejó en los saldos ajenos, en dos momentos, 1923 y 1925. La alarma que se desató en 1925 fue significativa, al cerrar el ejercicio con una rebaja en su pasivo-clientes en torno al 40 %. Superada la crisis, los recursos experimentaron un fuerte tirón en 1925, para decaer en los dos ejercicios siguientes, hecho que coincidió con la merma de las remesas de ahorros de América, pero también con la decidida apuesta por potenciar una red operativa extensa en Galicia (Cuadro 56). Posteriormente, la recuperación continuó hasta 1930 (Arroyo, 2001: 33, 48, 57). En 1934 era el 41º banco nacional (Arroyo, 2003: 158).

CUADRO 56. RED OPERATIVA DEL BANCO DE LA CORUÑA, 1918-1935

Apertura	Plaza	Provincia	Apertura	Plaza	Provincia
1/2/1918	A Coruña (sede)	A Coruña	19/12/1927	Mondoñedo	Lugo
20/8/1918	Ferrol	A Coruña	20/3/1928	Ortigueira	A Coruña
22/3/1920	Lugo	Lugo	29/4/1928	Padrón	A Coruña
15/11/1921	Santiago	A Coruña	1/6/1928	Ourense	Ourense
13/1/1923	Vilagarcía	Pontevedra	16/7/1928	Verín	Lugo
15/2/1923	Betanzos	A Coruña	3/9/1928	Riveira	A Coruña
9/8/1926	Carballo	A Coruña	10/9/1928	Rúa de Petín	Ourense
1/10/1926	Cée	A Coruña	10/11/1928	Lalín	Pontevedra
20/11/1926	Noia	A Coruña	1/12/1928	Monforte	Lugo
16/4/1927	A Estrada	Pontevedra	18/1/1929	Barco de Valdeorras	Ourense
12/7/1927	Melide	A Coruña	7/10/1929	Sarria	Lugo
17/8/1927	Pontevedra	A Coruña	11/6/1930	Cedeira	A Coruña
3/10/1927	Vigo	Pontevedra	18/3/1931	Ordes	A Coruña
27/10/1927	Vilalba	Lugo	1928-1933	Ribadavia	Ourense

FUENTE: Arroyo (2001: 60). La sucursal de Ribadavia se inauguró en 1928, posiblemente a la par que la de la Rúa de Petín, el 10 de septiembre, clausurándose en 1933

Desde el principio, el banco diseñó una estrategia de expansión dentro del mercado gallego, en unos tiempos en los que éste carecía todavía de redes operativas amplias, si se exceptúa la pujanza de las capitales de provincia, Santiago o Vigo (Cuadro 57). Pero la incierta coyuntura de los primeros años veinte obligó al banco a replantearse su estrategia inicial. Para evitar posibles eventualidades, se dotó de una mayor potencialidad, al aumentar su capital social a 10.000.000 pts en 1921, aunque en la práctica no liberó cantidad alguna hasta 1930 (Arroyo, 2001: 39).

Con todo, hasta 1925, la red del banco se extendió hacia las provincias de A Coruña y Lugo (Arroyo, 1999: 37-42). La apertura de sucursales se realizó en dos

coyunturas diferenciadas. La primera, entre 1918-23, cuando, partiendo de la casa matriz, se inauguraron 5 oficinas (Ferrol, Santiago, Lugo, Vilagarcía y Betanzos). Y la segunda, entre 1926-30, en que se instalaron 21 nuevas sucursales, que culminó en 1931 con la primera agencia, inaugurada en Ordes (Cuadro 56).

CUADRO 57. SUCURSALES BANCARIAS EN GALICIA, A PRINCIPIOS DE LOS AÑOS VEINTE

A Coruña	Pontevedra	Lugo
Banco de España	Banco de España	Banco de España
Banco de La Coruña	Banco de Vigo	Banco de La Coruña
Banco H. Americano	Banco H. Americano	Banco Herrero
Banco E. del Río de la Plata	Banco E. del Río de la Plata	Banca S. de José Pastor
Banca Narciso Obanza	Banca M. Alonso	
Banca S. de José Pastor	Banca Riestra y Cia	Vilagarcía
		Banco de Vigo
Santiago	Ourense	Banco de La Coruña
Banco de España	Banco de España	Banca H. de Simeón
Banco de La Coruña	Banco de Vigo	Banca H. de Olimpio Pérez
Banco de Vigo	Banco H. Americano	
Banco H. Americano	Banca H. de Simeón	Vigo
Banco E. del Río de la Plata	Banca S. de José Pastor	Banco de España
Banca H. de Olimpio Pérez		Banco H. Americano
Banca H. de Simeón		Banco E. del Río de la Plata
		Anglo South American Bank

FUENTE: Alonso (1984); Arroyo (1999: 47)

Por lo que respecta a la inversión que realizó el banco, éste participó como accionista en diversas industrias y servicios gallegos⁶⁴³. La inversión en su conjunto tuvo un comportamiento similar al de los recursos totales, con un rápido crecimiento desde su fundación, una ralentización en su progresión en 1923-24, para retomar de nuevo el pulso a la situación en 1925 (Cuadro 58). A partir de aquí, coincidiendo con la desaparición del Banco de Vigo, y con el inicio del segundo esfuerzo expansivo, la inversión experimentó un notable crecimiento. Por su parte, la política crediticia del banco, adecuándose a la realidad sobre la que a su vez actuaba de forma activa, supuso más del 50 % de su inversión total en los primeros ejercicios de su actividad, hasta 1920. El quinquenio siguiente supuso una pérdida de peso específico, que en 1925 se situó en el 9 % de su inversión total, para retomar posiciones en los años siguientes,

⁶⁴³ En el período 1918-20, predominó la inversión comercial, mientras que en el período 1921-35 dominó

hasta el 21 % de 1930 (Arroyo, 2001: 84, 91).

**CUADRO 58. SALDOS DE INVERSIÓN Y ESTRUCTURA INVERSORA DEL BANCO DE LA CORUÑA
(MILES PTS CORRIENTES Y PORCENTAJES)**

									Estructura de la inversión (en %)					
Año	EC	CR	IC	FP	VI	CT	IT	CI	EC	CR	IC	FP	VI	CT
1918	1.909	7.623	9.532			2.991	12.523	82	15	61	76			24
1919	3.710	12.000	15.710			5.602	21.312	97	17	56	74			26
1920	4.489	11.434	15.923	4.500	1.421	5.921	21.844	87	21	52	73	21	7	27
1921	3.273	7.018	10.291	12.500	2.052	14.552	24.843	89	13	28	41	50	8	59
1922	2.999	7.284	10.283	16.470	4.218	20.688	30.971	92	10	24	33	53	14	67
1923	3.773	7.724	11.497	13.995	4.592	18.587	30.084	92	13	26	38	47	15	62
1924	4.659	9.337	13.996	15.799	4.503	20.302	34.298	92	14	27	41	46	13	59
1925	6.276	5.440	11.716	45.556	4.214	49.770	61.486	96	10	9	19	74	7	81
1926	6.179	8.345	14.524	50.392	2.254	52.646	67.170	108	9	12	22	75	3	78
1927	7.522	7.639	15.161	14.564	4.156	18.720	33.881	79	22	23	45	43	12	55
1928	9.962	10.105	20.067	17.390	4.417	21.807	41.874	83	24	24	48	42	11	52
1929	11.606	11.699	23.305	14.923	8.859	23.782	47.087	85	25	25	49	32	19	51
1930	12.757	10.666	23.423	20.352	6.156	26.508	49.931	81	26	21	47	41	12	53
1931	11.073	8.480	19.553	21.201	6.167	27.368	46.921	78	24	18	42	45	13	58
1932	9.722	9.657	19.379	21.338	6.108	27.446	46.825	79	21	21	41	46	13	59
1933	7.494	9.723	17.217	18.836	6.352	25.188	42.405	75	18	23	41	44	15	59
1934	7.679	10.308	17.987	12.290	6.584	18.874	36.861	73	21	28	49	33	18	51
1935	7.642	11.253	18.895	11.251	9.022	20.273	39.168	75	20	29	48	29	23	52

FUENTE: Arroyo (2001: 81, 93). EC = Efectos de comercio; CR = Créditos; IC = Inversión comercial; FP = Fondos públicos; VI = Valores industriales; CT = cartera de títulos; IT = Inversión total; CI = Coeficiente de inversión

Como resultado final de la operativa del banco, los beneficios líquidos progresaron de forma nítida desde su constitución hasta 1920, para estabilizarse hasta 1935, lo que permitió el reparto regular de dividendos a los accionistas (Cuadro 59). A pesar de ello, resulta significativo el estancamiento real de rentabilidad durante el conjunto del período 1920-35, toda vez que la ratio de rentabilidad del dividendo sobre los recursos propios de la entidad se estabilizó en torno el 6 % anual entre 1921-30 (Arroyo, 2001: 101-103).

Por su parte, el *Banco Pastor* nació el 1 de enero de 1925, por conversión jurídica de la casa Sobrinos de José Pastor, existente en la ciudad desde 1776, la cual había sido desde entonces una de las más prestigiosas entidades bancarias gallegas⁶⁴⁴. A

la cartera de títulos (Arroyo, 2001: 96).

⁶⁴⁴ Se fundó bajo la razón social *Banca Jaime Dalmau y Pastor*, cambiando posteriormente su

lo largo del siglo XIX y principios del XX, esta razón social, sin dejar de operar en actividades bancarias, se dedicó de un modo especial a la consignación de buques en los principales puertos gallegos (González, 2000: 97). En 1921 se disgregaron las actividades bancarias de las marítimas (consignaciones) (Rojo, 1980: 267). Antes de transformarse en sociedad anónima, esta casa bancaria tenía ya ocho sucursales en Galicia (Alonso, 1984).

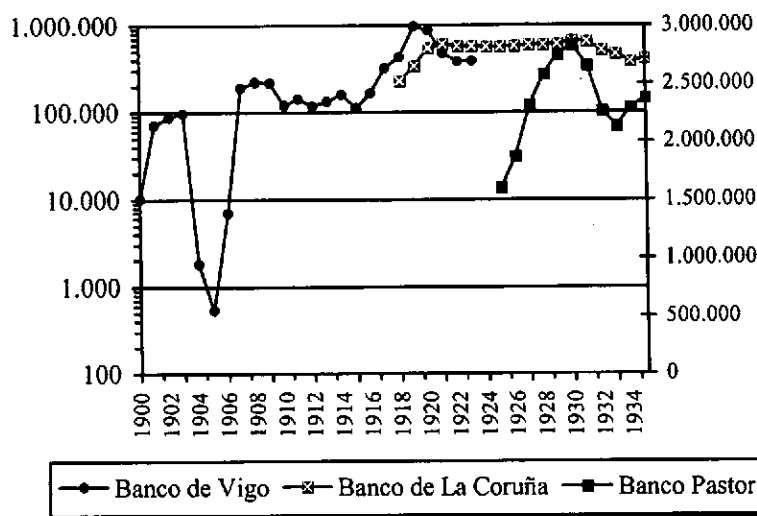
CUADRO 59. BENEFICIOS, COEFICIENTES DE EXPLOTACIÓN, DIVIDENDOS ACTIVOS Y RENTABILIDAD DEL BANCO DE LA CORUÑA (MILES DE PTS CORRIENTES Y PORCENTAJE)

Año	Productos	Gastos	Intereses	B° Neto	BL	DA	RP	CD	RRP	DACD	DARP
1918				235	235	70	2.000	2.000	11,75	3,50	3,50
1919				339	339	140	3.075	3.000	11,02	4,67	4,55
1920	1.241	217	472	552	552	150	5.146	4.997	10,73	3,00	2,91
1921	1.727	289	835	603	603	300	5.242	5.000	11,50	6,00	5,72
1922	1.671	381	716	574	574	300	5.636	5.000	10,18	6,00	5,32
1923	1.928	485	866	577	577	300	5.759	5.000	10,02	6,00	5,21
1924	2.010	493	954	563	563	300	5.882	5.000	9,57	6,00	5,10
1925	2.101	510	1.022	569	569	300	6.005	5.000	9,48	6,00	5,00
1926	3.280	531	2.173	576	576	300	6.128	5.000	9,40	6,00	4,90
1927	2.823	776	1.454	593	593	300	6.251	5.000	9,49	6,00	4,80
1928	2.861	1.050	1.208	603	603	300	6.383	5.000	9,45	6,00	4,70
1929	3.119	1.200	1.306	613	613	300	6.533	5.000	9,38	6,00	4,59
1930	3.134	1.131	1.342	661	661	375	7.933	6.250	8,33	6,00	4,73
1931	3.293	1.262	1.379	652	652	225	8.306	6.250	7,85	3,60	2,71
1932	3.337	1.346	1.471	520	520	225	8.305	6.250	6,26	3,60	2,71
1933	3.333	1.581	1.286	466	466	250	8.449	6.250	5,52	4,00	2,96
1934	3.109	1.610	1.076	423	423	250	8.445	6.250	5,01	4,00	2,96
1935	3.143	1.708	970	465	465	281	8.588	6.250	5,41	4,50	3,27

FUENTE: Arroyo (2001: 101, 104). BL = Beneficios líquidos (miles pts corrientes); DA = Dividendo activo (miles pts corrientes); RP = Recursos propios (miles pts corrientes); CD = Capital desembolsado (miles pts corrientes); RRP = Porcentaje de rentabilidad sobre recursos propios; DACD = Porcentaje de dividendo activo sobre capital desembolsado; DARP = Porcentaje de dividendo activo sobre recursos propios

denominación social por *Pedro Barrié y Cia.*, y posteriormente *Sobrinos de José Pastor*, en 1890, hasta su definitiva transformación en el Banco Pastor (López Prado, 1984: 305). El objeto social de Sobrinos de José Pastor era la realización de operaciones comerciales e industriales de todo tipo, aunque extendió sus intereses hacia las actividades de representación de empresas navieras (*Pacific Steam Navigation Company*, *A. Folch y Cia.* y *Pinillos, Izquierdo y Cia.*), comisiones y banca (Lindoso, 1999: 98).

GRÁFICO 18. BENEFICIOS OBTENIDOS POR LOS PRINCIPALES BANCOS GALLEGOS ENTRE 1900 Y 1935



FUENTE: Alonso (1984: 198) y Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas

El presidente del banco fue Ricardo Rodríguez Pastor⁶⁴⁵, y su vicepresidente vitalicio, Pedro Barrié de la Maza, sobrino del anterior⁶⁴⁶. Ricardo Rodríguez falleció en

⁶⁴⁵ Ricardo Rodríguez Pastor presenta un perfil semejante al de algunos de los principales empresarios de A Coruña (Mirás, 2003c). Su familia tenía una larga tradición como banqueros. Era primo hermano, por línea materna, de Pedro Barrié y Pastor (padre de Pedro Barrié de la Maza), uno de los empresarios más sólidos e influyentes de la plaza. Éste era hijo de Pedro Barrié Marchesi y de Gertrudis Pastor y Horta, mientras que Ricardo Rodríguez Pastor lo era de Antonio Rodríguez Rodríguez y de Rosa Pastor y Horta (González Catoya, 1990: 575). El principal destino de las inversiones de Ricardo Rodríguez Pastor lo constituyó el sector financiero, aunque sus intereses se dirigían también hacia otros negocios. Además de gerente de *Sobrinos de José Pastor S.L.*, fue socio del *Crédito Gallego*, administrador de la sucursal del Banco de España en Ourense, miembro de la comisión directiva y presidente de *Azucarera Gallega, S.A.*, presidente de la Junta de Obras del Puerto de A Coruña, de *Aguas de La Coruña* y de la *Asociación de Consignatarios*, y vicepresidente de la *Sociedad Constructora Ferroviaria*. Asimismo, actuó como consejero de diversas sociedades: *Banco Español de Crédito*, *Banco Vitalicio de España*, *Compañía Ebro de Azúcares y Alcoholes*, *Compañía de Ferrocarriles M.Z.O.V.*, *Compañía de Salvamentos Marítimos e Hidroeléctrica del Pindo* (González Catoya, 1990: 576; Lindoso, 1999: 125). En diversos momentos ejerció como consejero, entre otras, de las siguientes sociedades: *Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad*, *Sociedad General Gallega de Electricidad*, *Sociedad de Seguros Unión Española*, *Banco de Crédito Local de España*, *Banco Exterior de España*, *Sociedad Saltos del Alberche*, *Sindicato Emisor de España*, *Ferrocarriles del Oeste de España*, *Compañía Española del Golfo de Guinea*, *Sociedad Minera de San Luis*, *Asociación de Bancos y Banqueros del Norte de España*. En 1929 fue designado Consejero del Banco de España por el ministro de Hacienda, José Calvo Sotelo, en representación de la banca privada (González Catoya, 1990: 576).

⁶⁴⁶ El Consejo de Administración del Banco Pastor estuvo constituido inicialmente por: Presidente vitalicio y Director, Ricardo Rodríguez Pastor. Vicepresidente vitalicio y Director, Pedro Barrié de la Maza. Consejeros y Subdirectores, Ernesto de Llano Lamas, Agustín Tenreiro Rodríguez, Eduardo Vergne Nuñez y Abelardo Zas y Simó, como secretario general. En torno a este selecto grupo de empresarios, la mayoría destacados consignatarios e industriales, se constituyó el grupo del Banco Pastor, presente en las más destacadas

1941, quedando entonces como presidente y socio mayoritario de la entidad, con un 93 % del capital, Pedro Barrié de la Maza (Rojo, 1980: 267). Fue el financiero más sobresaliente de Galicia, sobre todo durante el período posterior a la Guerra Civil⁶⁴⁷. En 1915 se convirtió en vocal de la *Compañía de Tranvías* y entre 1917 y 1963 fue el presidente de la entidad. De hecho, esta sociedad y el Banco Pastor compartieron numerosos consejeros durante su vida empresarial, siendo una prueba de la presencia del banco en los servicios públicos urbanos de A Coruña. Aprovechando la experiencia de su tío, Ricardo Rodríguez Pastor, se fue introduciendo en el negocio de banca y en otras actividades mercantiles que dependían del *holding* de la familia (López Prado, 1987: 16-17). Pero su éxito empresarial habría de llegar en la posguerra, cuando participó activamente en la creación de numerosas empresas en Galicia, sobresaliendo especialmente la sociedad *Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S.A. (FENOSA)*⁶⁴⁸.

En opinión de los analistas, este banco, al igual que otros como el Banco de Vigo, fue fruto directo de la combinación de industria, emigración y comercio. En España, se estaba consolidando el protagonismo de la banca mixta, en dos direcciones. Por un lado, este tipo de banca desempeñó un rol vital en la financiación industrial del período de entreguerras, especialmente con posterioridad a la guerra europea. Por otro, el sector se benefició especialmente del crecimiento económico de la etapa dictatorial, reforzándose los lazos entre los bancos y la industria españoles (Tortella y Palafox, 1984: 85, 90, 110). El Banco Pastor tuvo precisamente una vocación de banca mixta, orientada en buena medida hacia la financiación de las industrias familiares, con un predominio equilibrado entre sus inversiones en cartera y sus inversiones directas, aunque en términos absolutos su inversión industrial fue abultada (Alonso Álvarez,

iniciativas empresariales de A Coruña y de Galicia de los años veinte y treinta y, muy especialmente, de la posguerra civil. De ahí que los negocios de la banca coruñesa estuviesen unidos al tráfico portuario, al comercio marítimo, comercio al por mayor, pesca y derivados y servicios públicos (Alonso, 1984).

⁶⁴⁷ Pedro Barrié de la Maza era hijo de Pedro Barrié y Pastor, que fue socio-gerente de *José Pastor y Cia*. En 1911 dio los primeros pasos de su actividad empresarial en *Sobrinos de José Pastor*, de la que sería nombrado socio-gerente en 1912. Al fallecimiento de José Pastor fue nombrado Presidente y Director General de *Sobrinos de José Pastor*. Cuando en 1925 ésta se transformó en Banco Pastor, pasó a desempeñar el cargo de vicepresidente y director general (Rojo, 1980: 267).

⁶⁴⁸ Vid. Mirás (2003c: 52-53) para un análisis detallado de la actividad empresarial de Pedro Barrié de la Maza después de la Guerra Civil.

2000: 22).

El crecimiento del negocio en los años veinte discurrió parejo a una fuerte expansión de la red (Cuadro 60). La estrategia de desarrollo pasó por la adquisición de los negocios de banqueros que tenía como corresponsales en distintas plazas, por la apertura de nuevas sucursales y por la instalación sobre negocios de sus propios corresponsales (Arroyo, 1999: 55; González, 2000: 98-99).

CUADRO 60. RED OPERATIVA DEL BANCO PASTOR, 1920-1935

Sede social: A Coruña
1920-1922: Lugo, Ourense y Vigo
1923-1925: Viveiro, Ferrol, Sarria y Monforte
1925-1927: A Estrada, Tuy
1928-1930: Melide, Muxía, Carballo, Mondoñedo, Pontedeume, Vilalba, Ribadeo, Ortigueira, Carballiño, Padrón, Póboa do Caramiñal, Ribadavia, Noia, Barco de Valdeorras, Verín, Rúa de Petín, Vimianzo, Pontearreas
1931-1935: Ordes, Fonsagrada, Cangas, Cedeira, Celanova, Chantada, A Guarda, Pontevedra, Marín, Caldas de Reis

FUENTE: Arroyo (1999: 56)

Tras la constitución del Banco Pastor, se consolidó definitivamente el rol de A Coruña como principal centro financiero regional, posición preeminente que resultó circunstancialmente favorecida tras la quiebra del Banco de Vigo⁶⁴⁹. A partir de entonces, el Pastor se convirtió en el banco de mayor crecimiento, estableciendo numerosas sucursales por toda la región, de modo que en los años treinta se situaba en 34 localidades gallegas (Cuadro 60). El Banco de La Coruña también aprovechó la situación, pero los fondos propios de este último eran prácticamente la mitad de los del Banco Pastor en 1933 (Maixé *et al.*, 2003: 133).

El Banco Pastor experimentó la evolución más acelerada dentro de la banca regional. Por un lado, su capital (tanto nominal como disponible) prácticamente duplicaba el del Banco de La Coruña. Desde la transformación de Sobrinos de José Pastor al Banco Pastor los recursos propios experimentaron un continuo crecimiento,

⁶⁴⁹ "La Coruña pasa a ser el centro bancario y financiero de la región, pues los bancos coruñeses tenían sucursales en todas las villas y ciudades de alguna importancia" (González López, 1980: 768).

con una leve desaceleración en 1929-30. El ritmo de incremento más intenso se produjo en 1927-28, coincidiendo con la expansión de la red operativa, una vez superada la fase dubitativa que supuso la coyuntura posterior a la desaparición del Banco de Vigo.

CUADRO 61. DETERMINACIÓN DE LOS RECURSOS TOTALES DEL BANCO PASTOR, 1920-1935
(MILES PTS CORRIENTES)

Año	CN	CD	FR	RP	AUT	PC	PA	GPC	GPA	RT
1922	4.661	4.661	0	4.661	0	53.544	53.544	8,70	8,70	58.205
1923	5.330	5.330	0	5.330	0	71.592	74.198	7,44	7,17	79.628
1924	5.330	5.330	0	5.330	0	59.137	101.406	9,00	5,26	106.736
1925	17.000	8.500	0	8.500	0	55.896	92.637	15,21	9,18	101.137
1926	17.000	8.500	700	9.200	8,24	63.416	96.842	14,51	9,50	106.042
1927	17.000	8.500	2.500	11.000	29,41	76.049	102.755	14,46	10,71	113.755
1928	17.000	11.000	3.500	14.500	31,82	89.104	133.313	16,25	10,88	147.813
1929	17.000	11.000	4.500	15.500	40,91	113.210	158.382	13,69	9,79	173.882
1930	17.000	11.000	6.000	17.000	54,55	138.191	171.167	12,30	9,93	188.167
1931	17.000	11.000	12.497	23.497	113,61	141.274	167.105	16,63	14,05	190.702
1932	17.000	11.000	14.074	25.074	127,95	158.564	190.525	15,81	13,16	215.599
1933	17.000	11.000	15.407	26.407	140,06	152.219	190.633	17,35	13,85	217.040
1934	17.000	11.000	7.000	18.000	63,64	147.895	184.176	12,17	9,77	202.176
1935	17.000	11.000	8.000	19.000	72,73	156.082	189.141	12,17	10,05	208.141

FUENTE: Arroyo (1999: 186). CN = Capital nominal (capital social); CD = Capital desembolsado (Capital desembolsado en circulación); FR = Fondos de reservas; RP = Recursos propios; AUT = Autofinanciación; PC = Pasivo clientes; PA = Pasivo acreedor; GPC = Garantías s/PC; GPA = Garantías s/PA; RT = Recursos totales

Los saldos absolutos del grupo de la banca regional española calculados por Arroyo (2003: 101) revelan un fuerte crecimiento del Banco Pastor durante el período de entreguerras, convirtiendo a esta entidad en la primera por volumen de recursos, habiendo multiplicado sus cifras por 3,5 entre 1922 y 1934. Según la estimación de Arroyo, en 1922 el Banco Pastor era el octavo banco dentro de la denominada banca regional. En 1925 había ascendido al cuarto lugar (habiendo prácticamente duplicado sus recursos totales), superado por el Banco Mercantil, el Banco Guipuzcoano y el Crédito Navarro. En 1930 era el segundo, muy cerca del Banco Guipuzcoano, y en 1934 era ya el primero, por encima del Mercantil y el Guipuzcoano, duplicando de nuevo sus recursos respecto a 1925. En vísperas de la Guerra Civil, el Pastor ocupaba el octavo lugar dentro del ranking global del sistema bancario nacional (Arroyo, 2003: 157).

El perfil de los recursos totales es muy similar al de los recursos propios, aunque con un crecimiento más lento al inicio de la actividad de la sociedad anónima, que se

transforma en un rápido incremento (mayor que el de los recursos propios) a partir de 1927. Al contrario de lo ocurrido con el Banco de La Coruña, el pasivo-clientes y el pasivo acreedor experimentaron una fuerte elevación hasta la crisis de los años treinta⁶⁵⁰, lo que apunta a una mayor eficacia del banco en relación con sus competidores regionales a la hora de captar el ahorro regional y el americano (Cuadro 61)⁶⁵¹.

El Banco Pastor desempeñó un importante rol como inversor, tanto en la economía de A Coruña como en Galicia. Las conexiones que mantuvo el banco con diversas industrias y servicios regionales fueron todavía más estrechas que las del Banco de La Coruña (Mirás, 2003c). La inversión total del banco presenta tres etapas diferenciadas. La primera, coincidente con el inicio de su actividad, muestra un descenso (1925-27), como resultado de la prudencia que presidió la política inversora del banco tras la crisis financiera que se acababa de salvar. Superada esta etapa de indecisión, las inversiones crecieron con fuerza hasta 1930, para resultar, finalmente, perjudicadas por la crisis de los años treinta, con caídas muy marcadas en 1931 y 1934.

La política crediticia fue asimismo muy activa, aunque comparativamente menos acentuada que la del Banco de La Coruña, superando generalmente el 20 % de la inversión total, aunque desde los años treinta creció hasta situarse en torno al 30 %, como resultado del abandono parcial de otras estrategias de utilización del capital (Cuadro 62). El destino más importante de la inversión fueron los fondos públicos, con valores en torno al 40-50 % durante los años veinte. Ahora bien, conforme el banco crecía y consolidaba su posición dentro del sector financiero regional, la participación de los valores industriales creció de manera muy significativa, pasando del 14,47 % en

⁶⁵⁰ El Banco Pastor manejaba el 36,17 % de los recursos totales de la banca gallega en 1922, aumentando al 42,57 % en 1923 y superando ya el 50 % al cierre de 1924. A partir de aquí prosiguió su proceso concentrador, de manera que en 1934 el banco totalizaba ya el 64 % de los recursos de la banca en Galicia (el 67 % si se consideran los saldos de inversión). Por el contrario, el peso específico del Banco de La Coruña se resintió desde 1922, a medida que se fueron instalando nuevos bancos (Arroyo, 2003: 235-236).

⁶⁵¹ "El ahorro en España ha crecido en estos últimos años con una aceleración sorprendente, hasta el punto de que la cuantía del ahorro anual, que apenas pasaba de los 1.000 millones hace tres o cuatro años, es ahora de 2.500 millones de pesetas". "El ahorro nacional", *Galicia industrial y comercial*, año IV, nº

1925 al 30,49 % en 1930, decreciendo algunos puntos durante la crisis de los años treinta. Este cambio cualitativo permite vislumbrar la intensa política industrial que desarrollará el banco durante los años del franquismo.

CUADRO 62. DETERMINACIÓN DE LOS SALDOS TOTALES Y DE LA ESTRUCTURA INVERSORA DEL BANCO PASTOR, 1920-1935 (MILES PTS CORRIENTES Y PORCENTAJES)

Año								Estructura de la inversión (en %)					
	EC	CR	IC	FP	VI	CT	IT	EC	CR	IC	FP	VI	CT
1922	7.550	8.426	15.976	16.470	4.218	20.688	36.664	20,59	22,98	43,57	44,92	11,50	56,43
1923	9.718	11.681	21.399	36.790	9.997	46.787	68.186	14,25	17,13	31,38	53,96	14,66	68,62
1924	11.698	17.470	29.168	42.924	10.584	53.508	82.676	14,15	21,13	35,28	51,92	12,80	64,72
1925	15.464	16.139	31.603	46.556	13.226	59.782	91.385	16,92	17,66	34,58	50,94	14,47	65,42
1926	16.600	20.107	36.707	36.898	16.952	53.850	90.557	18,33	22,20	40,53	40,75	18,72	59,47
1927	15.083	23.178	38.261	30.213	18.494	48.707	86.968	17,34	26,65	43,99	34,74	21,27	56,01
1928	16.725	28.157	44.882	50.926	25.910	76.836	121.718	13,74	23,13	36,87	41,84	21,29	63,13
1929	18.700	36.552	55.252	53.681	42.421	96.102	151.354	12,36	24,15	36,51	35,47	28,03	63,49
1930	17.163	46.070	63.233	48.934	49.196	98.130	161.363	10,64	28,55	39,19	30,33	30,49	60,81
1931	18.650	45.430	64.080	43.774	50.041	93.815	157.895	11,81	28,77	40,58	27,72	31,69	59,42
1932	24.352	53.604	77.956	48.737	56.500	105.237	183.193	13,29	29,26	42,55	26,60	30,84	57,45
1933	24.770	55.829	80.599	52.572	57.255	109.827	190.426	13,01	29,32	42,33	27,61	30,07	57,67
1934	24.115	54.815	78.930	48.150	46.400	94.650	173.580	13,89	31,58	45,47	27,80	26,73	54,53
1935	27.642	59.164	86.806	45.315	44.060	89.375	176.181	15,69	33,58	49,27	25,72	25,01	50,73

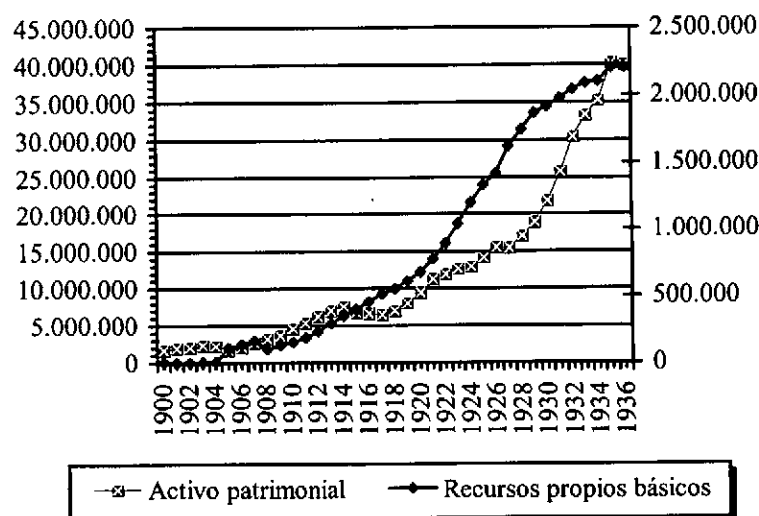
FUENTE: Arroyo (1999: 187). EC = Efectos de comercio; CR = Créditos; IC = Inversión comercial; FP = Fondos públicos; VI = Valores industriales; CT = Cartera de títulos; IT = Inversión total

Finalmente, los beneficios líquidos del banco crecieron a un ritmo considerablemente más rápido que los del otro competidor, el Banco de La Coruña (Gráfico 18). Mientras que los beneficios de este último crecían en torno al 1-2% anual, los beneficios del Banco Pastor oscilaban entre un 16,79 % en su primer año de actividad, el 23,32 % de 1927 o el 11,83 % de 1928, para descender a la mitad en los años siguientes. Por tanto, la rentabilidad real durante el período 1920-35 experimentó un respetable aumento, toda vez que la ratio de beneficios sobre los recursos propios de la entidad se situó en torno el 10-12 % antes de su conversión a sociedad anónima, y en torno al 4-6 % en la segunda mitad de los años veinte.

Superada la fase de afianzamiento inicial, la posguerra mundial proporcionó una excelente oportunidad para incrementar el protagonismo de la *Caja de Ahorros y Monte*

de Piedad de La Coruña, a nivel local y regional, en consonancia con lo ocurrido a nivel español, cuando las cajas comenzaron a abandonar su carácter exclusivamente benéfico para convertirse, progresivamente, en verdaderas instituciones financieras. Esta evolución les permitió aumentar su cuota de mercado (Martín Aceña, 1985b: 128; Titos, 1999; González, 2000: 120; Maixé *et al.*, 2003: 89).

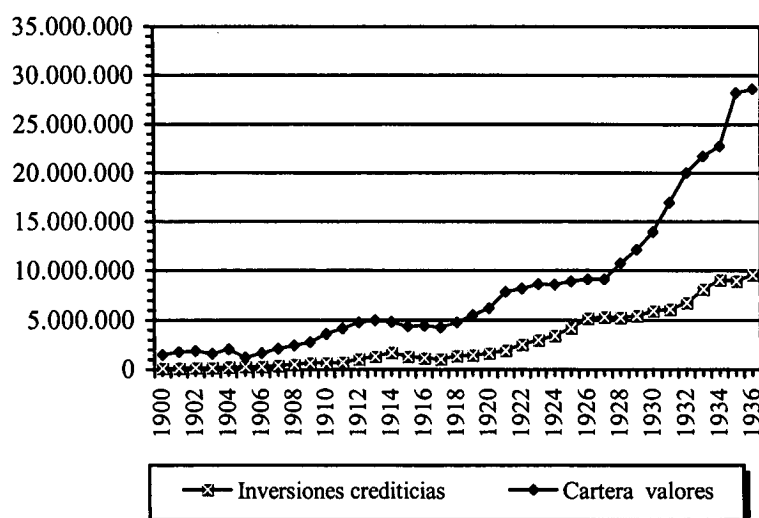
GRÁFICO 19. ACTIVO PATRIMONIAL Y RECURSOS PROPIOS BÁSICOS DE LA CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE LA CORUÑA ENTRE 1900 Y 1936 (PTS CORRIENTES)



FUENTE: Maixé *et al.* (2003: 349, 353)

Durante los años veinte, las Cajas de Ahorro y las sociedades cooperativas de ahorro adquirieron un creciente protagonismo (Martín Aceña, 1985b: 128). A partir de este decenio la caja coruñesa se orientó a la realización de préstamos hipotecarios, ampliando este campo a los préstamos personales y pignoratícios desde 1930 (Arroyo, 1999: 74). Gracias a su carácter de institución benéfica, la Caja de Ahorros desempeñó una destacada labor social en la urbe, a través de la construcción de casas baratas, donativos, etc. (Barral, 1973; Sagredo, 1976), de manera muy similar a otras instituciones análogas a lo largo de todo el país. Además, cosechó excelentes resultados con la política difusora del ahorro y la previsión. La captación de nuevos clientes en la segunda mitad de los años veinte provocó que se triplicaran los saldos impositores hasta la Guerra Civil (Maixé *et al.*, 2003: 140). De este modo, a finales de 1935 la Caja coruñesa ocupaba el décimoséptimo lugar en el ranking de cajas de ahorro españolas, por saldo de captación de pasivo clientes, con el 1,185 % del total (Arroyo, 2003: 70-

73).

GRÁFICO 20. CARTERA DE VALORES E INVERSIONES CREDITICIAS DE LA CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE LA CORUÑA ENTRE 1900 Y 1936 (PTS CORRIENTES)

Como se puede apreciar en el Gráfico 19, los recursos propios básicos de la entidad experimentaron un continuo crecimiento durante todo el primer tercio del siglo, especialmente acusado durante los años previos a la guerra europea (con excepción de 1908) y, en menor medida, del período bélico. En cualquier caso, la tendencia se hallaba sobradamente consolidada durante los años veinte, rompiéndose durante la crisis de los treinta. Por su parte, el activo patrimonial total de la sociedad también presenta una tendencia de crecimiento casi continua, con la excepción de los años 1905 (tras su emancipación del Crédito Gallego), 1915-1917 (en plena crisis de confianza provocada por la guerra), 1927 y 1936. Los años posteriores a 1905 y los de la posguerra mundial revelan una clara consolidación de la empresa, aun cuando el ritmo de crecimiento de los activos patrimoniales se ralentizase.

CUADRO 63. ENTIDADES DE SEGUROS EXISTENTES EN A CORUÑA EN 1921, CON INDICACIÓN DE SUS AGENTES, DELEGADOS Y REPRESENTANTES

Seguros contra incendios	Seguros marítimos
La Catalana. Vda. A.de la Fuente	Lloyd Alemán. Antonio Durán Cao
L'Abeille. Jaspe, Leira y Cia	Aspicurazioni Generali
El Aguila. Francisco Piñeiro	El Atlas. M. Sáez Lizana
Aurora de Bilbao. L.Martínez y Hno.	Aurora de Bilbao. Laureano Martínez
La Baloise. Oya, Gilard y Cia	Caja Naval y de Seguros de Génova. E.Baña
Banco Aragonés. Antonio Durán	British & Foreign Marine Insurance Company Limited
La Catalana. Vda. A.de la Fuente	La Foncière. José Cedrón Gómez
Compagnie Assurances Generales	L'Helvetia é Italia
La Confianza	Lloyd Alemán. Antonio Durán Cao
La Estrella	El Lloyd Andaluz. Nicandro Fariña.
La Germania	Lloyd Argentino. José Longueira
La Guardia de Londres. E.Baña	El Lloyd Malagueño
Guardian Insurance Co. Oya, Gilard y Cia	Lloyd Neerlandais
La New York. Luciano Marchesi	Lucero. Agente: Eduardo Baña
Le Nord	Reunión
Du Phenix. D. R. G. Alegre	The Sea Insurance Company Ltd. J.Longueira
Royal	Sun. Nicandro Fariña
Seguros Mutuos de La Coruña	La Unión Comercial
El Sol. Juan Ozores	Unión Universelle. Ignacio Pedregal
Sun. Nicandro Fariña	Asoc. de Seguros Mutuos de Buques de Vela
The London & Lancashire. A.Cornide	Sobre responsabilidad civil
L'Unión. Ignacio Pedregal	Le Solil. Sécurité Generale & Responsabilité Civile Reunies
La Unión y El Fénix Español	Seguros contra accidentes
La Urbana	L'Abeille. Jaspe, Leira y Cia
Seguros sobre la vida	La Anónima de Accidentes. R.González
L'Abeille. Jaspe, Leira y Cia	Caja de Previsión y Socorro. R.González
Assicurazioni Generali	Compañía Assurances Generales
Banco Vitalicio de España. D.Tejero	La Foncière. José Cedrón Gómez
Antonio Durán Cao	Hispania. Eduardo Baña
Le Phenix Francés. D.R.G.Alegre	La Mutua Latina
The Standart. Ignacio Pedregal	La Preservatrice. Ignacio Pedregal
La Unión y El Fénix	La Previsión Andaluza
La Urbana	La Unión Suiza. Ignacio Pedregal
Seguros sobre valores	Zurich. Agentes: Oya, Gilard y Cia
La Foncière. A.Cornide y J.Cedrón	Seguros de ganado
Seguros contra el robo	Antonio Durán Cao
Antonio Durán Cao	Seguros contra la rotura de cristales
La Previsión Nacional. Vda. A.de la Fuente	Hispania. Eduardo Baña

FUENTE: *Anuario General de España (Bailly-Bailliére-Riera), 1921, op. cit.*

Por otra parte, existía una importante presencia del capital extranjero (europeo, sobre todo), a través de la creación de entidades bancarias no gallegas (Sequeiros, 1981: 7), coincidiendo con una etapa en la que España atrajo de nuevo capital extranjero (Temine, Broder y Chastagneret, 1982: 226). La penetración de la *banca extranjera* en las dos primeras décadas del siglo XX fue relativamente importante, iniciando su instalación antes incluso que la gran banca nacional. La neutralidad española durante la guerra hizo confluir su actividad con la de la banca nacional en expansión. El avance en paralelo de ambos grupos se tradujo en una pugna abierta por el mercado, a medida que

se iban construyendo redes operativas potentes a lo largo del país. De todos modos, la localización de la banca extranjera en España se concentró en las plazas periféricas y en Madrid⁶⁵².

En 1919 los bancos extraregionales que habían instalado sucursales en Galicia eran el *Banco Hispano Americano*, en A Coruña (18 de enero de 1908)⁶⁵³, el *Anglo-South American Bank* (banco especializado en comercio exterior y tráfico marítimo internacional), en Vigo (1919)⁶⁵⁴, y el *Banco Español del Río de la Plata* (especializado en la canalización del ahorro gallego en Argentina⁶⁵⁵, función que ejerció eficientemente hasta su absorción por el Banco Central en el año 1934), en A Coruña y Vigo⁶⁵⁶. Este último, como el *Banco de Galicia y Argentina* o el *Banco de Comercio Hispano-Argentino*, con fuerte presencia de intereses y capitales de población emigrada (Alonso, 1984: 198-200). En Galicia, a principios de los años veinte los bancos más consolidados eran el *Banco de España* y el *Banco Hispano Americano*, que presentaban una red similar, destacando asimismo la presencia del Banco Español del Río de la Plata, el Anglo South American Bank y el *Banco Herrero* (Cuadro 57). Sin embargo, en 1925 el Banco Español del Río de la Plata era la entidad con una mayor captación de pasivo, gracias a su intermediación en la canalización del ahorro emigrante, mientras que el

⁶⁵² Especialmente, en las plazas de la fachada atlántica y en la cornisa cantábrica (particularmente en Bilbao), con miras hacia Europa y América, además de Madrid y Barcelona, y el Levante. Las plazas de Vigo y A Coruña tenían también importancia (Arroyo, 2003: 217).

⁶⁵³ El *Banco Hispano Americano* fue el primero de los grandes bancos españoles en dotarse de una red nacional de sucursales. Fue fundado en octubre de 1900 en Madrid por un grupo de empresarios que habían forjado sus fortunas en negocios en Latinoamérica. Aparte de las oficinas que abrió en España, se expandió también en Sudamérica, fundando el *Banco de Comercio Hispano Argentino* en Buenos Aires, junto con el *Banco de Comercio de Buenos Aires*. El banco fue especialmente activo en la canalización de las remesas de la emigración (García Ruiz, 1999; Tortella, 2000: 19).

⁶⁵⁴ El *Anglo-South American Bank* fue fundado en 1889, originalmente como *Bank of Tarapaca and London*. En 1900 se hizo cargo del *Anglo-Argentine Bank* para convertirse en el *Bank of Tarapaca and Argentina*. Finalmente, en 1906 pasó a denominarse *Anglo-South American Bank*, cuyos intereses principales se hallaban en la industria de los nitratos de Chile, así como en los negocios del café y del cacao. Fue liquidado en 1936 (Joslin, 1963: 243-245). Su primera sucursal en España data de 1916 (Arroyo, 2003: 214).

⁶⁵⁵ Según Arroyo (2003: 235) la Memoria de la sucursal del Banco de Bilbao en Vigo, se refería al *Banco Español del Río de la Plata*, indicando que "conservó durante largo tiempo un lugar preeminente en los saldos acreedores alimentados por el ahorro americano procedente de la emigración".

⁶⁵⁶ Fue establecido en España a principios del siglo XX, como una sucursal de la compañía del mismo nombre constituida en Buenos Aires en 1886. Sus fundadores fueron un grupo de empresarios españoles emigrantes, cuyo propósito era canalizar las remesas de los emigrantes hacia España (Tortella, 2000: 48).

Anglo South American Bank había aprovechado con eficiencia la suspensión de pagos del Banco de Vigo para ensanchar la base de su negocio y ampliar sus operaciones bancarias⁶⁵⁷.

Durante los años veinte se amplió la nómina de sucursales de la banca extranjera y nacional en A Coruña: *Credit Lyonnais*, *Banco de Comercio Exterior*, *Banco de Seguros de Crédito a la Exportación*, etc., como primer paso de su posicionamiento en la región. Desde 1926 los supervivientes del reajuste bancario previo tomaron parte del proceso bancario expansivo que se vivía en España, y que se mantuvo hasta la crisis de 1929. Precisamente coincidiendo con el final de la década la banca española comenzó a abrir muy tímidamente sus primeras sucursales en Galicia. El Anglo South American Bank, abrió una segunda sucursal en A Coruña en 1925, el Banco Hispano Americano abrió en los años siguientes nuevas sucursales en Galicia (Lugo, Tuy y Vilagarcía) entre 1926 y 1935 y el *Banco Central* entró en el mercado regional en 1934, haciéndose cargo de la red del Banco Español del Río de la Plata⁶⁵⁸.

Algo similar ocurría con uno de los sectores que contaban con una presencia más dilatada en la ciudad, el de los *seguros*. Este conjunto de actividades consolidó sus posiciones durante los años veinte, como resultado del afianzamiento de los negocios marítimos, y de las crecientes necesidades derivadas del crecimiento urbano y regional⁶⁵⁹. Pero, además, el grueso del sector estaba integrado por empresas de procedencia extranjera o española, para las que actuaban en calidad de agentes diversos empresarios ligados a actividades financieras, de consignación, representación,

⁶⁵⁷ Arroyo (2003: 219). Por el contrario, esta política expansiva se frenó en 1930 en el caso del *Anglo South American Bank*, debido a su intermediación como banquero de varias firmas conserveras que se vieron afectadas por la crisis del sector en Galicia. También el *Banco Español del Río de la Plata* perdió su importancia en la intermediación del capital emigrante, afectado por la crisis de Argentina y las medidas proteccionistas que pretendían evitar la fuga de capital de aquel país (Arroyo, 2003: 219).

⁶⁵⁸ La instalación de este banco fue el resultado de un amplio acuerdo a tres bandas que estableció con el *Banco Hispano Colonial* y el Banco Español del Río de la Plata, por el cual se instaló en Galicia, en plazas atlánticas con clara proyección sobre el mercado hispano-americano por medio del Banco Español del Río de la Plata. Finalmente, el *Banco de Bilbao* instaló dos filiales en Vigo (1927) y A Coruña (1930) (Arroyo, 1999: 57).

⁶⁵⁹ El negocio de los seguros en España presenta una fuerte irregularidad durante la primera mitad de los años veinte, de la que se recuperó posteriormente, hasta que la depresión de los años treinta inauguró una

comisión, correduría, etc. (Cuadro 63). La de mayor tradición era la *Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios de Casas de La Coruña*, en la que figuraban algunos notables miembros de la burguesía coruñesa⁶⁶⁰.

5.5. EL SECTOR INDUSTRIAL CONTINUÓ SU CRECIMIENTO, AUNQUE SE DESACELERA EL IMPULSO INDUSTRIALIZADOR DECIMONÓNICO

Desde hace algunas décadas se ha extendido la convicción entre los historiadores de que existe una estrecha correlación entre los procesos de industrialización y otros más globales dentro de una comunidad: sociales, culturales, jurídicos, institucionales, etc. Se tiende a pensar que no es posible comprender un proceso de crecimiento industrial si se considera como un fenómeno exclusivamente económico. Es necesario contemplarlo de una manera más global, inmersa en la armazón social⁶⁶¹.

Esta reflexión se sustenta en que el concepto de industrialización no equivale a una simple acumulación de fábricas en un determinado espacio y, sobre todo, no es posible hablar de proceso de industrialización cuando la escala del fenómeno es reducida. Si ello no ocurre, no existe un proceso de crecimiento industrial sostenido, vinculado a toda una serie de cambios socio-económicos generales. De este modo, es imposible que la industria pase a desempeñar un papel dominante frente a los demás sectores económicos, a la vez que fomenta cambios sustanciales en las relaciones sociales de producción e induce la transformación del espacio y del tejido social (Baldó, 1993: 17).

nueva inflexión del sector (Pons, 2002: 42).

⁶⁶⁰ Fundada en 1835, en esta sociedad se hallaban presentes la mayoría de los propietarios de fincas urbanas de la ciudad. En 1908 se dictó una nueva ley que regulaba los seguros y creaba un registro obligatorio de estas entidades. Esta ley trataba de ordenar el extraordinario desarrollo del aseguramiento en España. Como consecuencia de ello, se reformaron los estatutos de la sociedad por primera vez. En sus oficinas desarrolló su vida profesional la familia Casares, instalando allí incluso su bufete de abogados. Uno de sus responsables fue Santiago Casares Paz y posteriormente su hijo, Santiago Casares Quiroga, desde 1916, por renuncia de su padre (Parrilla, 1995: 77-81; Vilela, 1997: 47, 79). *Reglamento*

Por tanto, el crecimiento industrial coruñés debe entenderse meramente como un despegue, no como un proceso de industrialización consolidado en la línea de lo que ocurría en los espacios económicos más dinámicos del país.

Durante el primer tercio del siglo XX la industria coruñesa experimentó cambios cuantitativos, ya que ésta fue una de las épocas de mayor crecimiento del número de empresas. Los progresos también fueron cualitativos, ya que algunas instalaciones se electrificaron, se incrementó la escala productiva y el capital de las sociedades, con ingenios más complejos, aunque este dinamismo modernizador se vería frenado por la crisis industrial de los años treinta y por las propias deficiencias que todavía caracterizaban al sector.

De todos modos, la industria en A Coruña en los años veinte continuaba desempeñando un rol secundario en la economía local⁶⁶², al igual que ocurría en el conjunto de la provincia⁶⁶³. El sector secundario presentaba una estructura marcadamente dualista, producto de la existencia de sectores e industrias de naturaleza y tamaño muy diferentes, con estructuras organizativas, tecnológicas y comerciales heterogéneas. El sector industrial mayoritario estaba formado por empresas de pequeñas dimensiones, escasamente capitalizadas y con plantillas reducidas. Este tipo de empresa era dominante en gremios de rancia tradición artesanal: madera (ebanistería, carpintería, construcción de carros), pequeña metalurgia (herrereros, hojalateros, ferreteros y fundiciones), alimentación, calzado y curtido, etc. Por otro lado, existía un sector industrial más moderno (aunque minoritario), tanto en su organización empresarial como en la tecnología empleada en sus procesos productivos. De todos modos, individualmente consideradas, las dimensiones de las empresas industriales coruñesas

de la Sociedad de Seguros Mutuos de incendios de casas de La Coruña, La Coruña, Ferrer, 1908.

⁶⁶¹ Esta percepción está especialmente extendida entre los sociólogos (Medina, 1996: 23).

⁶⁶² "La industria coruñesa, si se prescinde de las dos fábricas de hilados y tejidos, de una fábrica de calzado, de cinco o seis fábricas de conservas, y la pesca, son suministradores del consumo local, y desde luego ninguna, no siendo la de la pesca, explota materia prima indígena". *Breve estudio de la economía mercantil e industrial coruñesa*, op. cit., p. 338.

⁶⁶³ "En la provincia de A Coruña no hay grandes explotaciones industriales. Su industria característica es la pesca y sus conservas". Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1925*, Madrid,

eran, en general, inferiores a las de los otros sectores, y en particular, a las del sector servicios, pues siendo superior en número, sus propietarios contribuían en menor medida a la Hacienda Pública. La situación se mantuvo en el medio plazo, como un rasgo estructural. Pero a mediados de los años veinte y sobre todo en los años treinta, esta característica se acentuó todavía más, al superar los servicios a la industria, en cuanto a número de empresarios.

De acuerdo con el *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España* del año 1927, las tres ciudades de la provincia mostraban una acentuada diferencia en su estructura industrial, aunque coincidían en la fuerte presencia de actividades de tipo artesanal, y en un menor peso de los establecimientos fabriles. El anuario registraba un total de 7.005 negocios, de los que 4.040 se localizaban en la capital (el 57,67 %), 1.525 en Santiago (21,77 %) y 1.440 en Ferrol (20,56 %)⁶⁶⁴, lo que arroja una dotación de 54,5 establecimientos por cada 1.000 habitantes en A Coruña, 20,57 en Santiago y 19,42 en Ferrol, en relación con el censo de población de 1930. Las industrias y talleres con mayor presencia representaban algo más del 12 % del total de actividades coruñesas⁶⁶⁵, en tanto en Santiago el porcentaje ascendía al 15 % y en Ferrol a algo más del 8 %.

Al igual que ocurría en los años de la Restauración (Pose, 1992) y de la guerra europea, los sectores de mayor protagonismo en Santiago eran de carácter artesanal (plateros, ebanistas, encuadernadores, marmolistas, cuchilleros, doradores, carpinteros, grabadores, esmaltadores, engastadores, etc.), junto con los tradicionales establecimientos de alimentación (molinos de harinas para la elaboración del pan) y otros más propios de la industrialización del siglo XIX y primer tercio del XX (confiterías, chocolates, fábricas de gaseosas). A su lado, sobresalían los talleres de herrería (los más numerosos, junto con los molinos harineros), las fábricas de aserrar madera y los de curtidos, ambos de gran tradición en la ciudad, y ya con una presencia

1927, p. cl.

⁶⁶⁴ El total se refiere al conjunto de actividades recogidas en el Anuario, que englobaba comercio, industria y servicios, e incluso algunas actividades agrarias.

⁶⁶⁵ Sólo se han tomado en consideración aquellas actividades que agrupaban al menos dos establecimientos.

mucho menos significativa un abanico de actividades de diversa naturaleza (talleres de maquinaria, fábricas de muebles, de calzado, de cera y velas, electricidad, tejas y ladrillos, telas metálicas, etc.).

La estructura industrial ferrolana estaba condicionada por la presencia de las actividades ligadas a la construcción naval estatal, de notorios efectos de arrastre en la comarca, no sólo en la ciudad. La presencia de actividades artesanales era menos pronunciada que en Santiago, predominando tres sectores: la fabricación de conservas y salazones de pescado, las carpinterías y los talleres de aserrado de maderas y los talleres de maquinaria y mecánica y las herrerías. El resto de sectores se distribuía en actividades dirigidas principalmente hacia el mercado urbano (igual que en A Coruña y Santiago), tales como las del sector alimenticio (fábricas de chocolate, de gaseosas, hornos de pan y confitería), el textil (bordados, tejidos), electricidad, gas, etc.

En A Coruña, la estructura industrial era comparativamente más diversificada, aunque más próxima a la de Ferrol que a la de Santiago. Las actividades dominantes se hallaban vinculadas a los sectores maderero, alimenticio y metalúrgico, con un carácter más decididamente fabril que en la capital compostelana. Aunque abundaban los establecimientos de carácter artesanal en el sector de la madera (carpinterías, ebanisterías, carpinterías de ribera, talleres de sillas), existían numerosas fábricas (fábricas de envases de madera, de aserrar maderas, de muebles), si bien concentradas en la primera transformación. En el sector de la alimentación también proliferaban los obradores (hornos de pan, de bollos, molinos de harinas, almendras, etc.), pero destacaban las fábricas de conservas, salazones, chocolates, bombones, turrone, caramelos, hielo, cerveza, gaseosas, pastas para sopa, etc. Finalmente, el sector metalúrgico agrupaba un elevado número de herrerías, pero también algunas fundiciones de diversos metales, fábricas de envases de hojalata y de telas metálicas, talleres de maquinaria, de construcciones metálicas, de reparación de motores, etc.

En las otras dos ciudades la presencia de la industria manufacturera era mucho menos significativa. Además, en A Coruña se encontraban localizadas empresas pertenecientes a ramos que detentaban una presencia casi simbólica en el resto de la

provincia, como la química (fábricas de lejías, sebo, refinerías de aceites minerales, fábricas de gas y electricidad, de bujías de cera, de colores y barnices, jabón, etc.), vidrio, cal y cerámica (fábricas de tejas y ladrillos, de tuberías de gres, espejos, rótulos de cristal, mosaicos, molduras, etc.), tejidos, curtidos, calzados, etc.⁶⁶⁶.

Los factores del crecimiento industrial de los años veinte fueron diversos. La industria coruñesa se benefició de la excelente coyuntura general tanto en la ciudad como en el conjunto de la economía gallega y española. El sector creció incluso por encima de los otros sectores económicos urbanos, dado que triplicó su cuota y prácticamente duplicó el número de empresas.

La bonanza económica internacional también alcanzó a la economía española, a pesar de soportar un período de fuerte autarquía económica (García Delgado, 1984). Se estaba llevando a cabo un proceso de sustitución de los mercados exteriores por el mercado nacional, es decir, un proceso de progresivo proteccionismo, del que se beneficiaron más las industrias de otras regiones⁶⁶⁷. En el caso coruñés, esto tuvo también influencia, si bien en gran medida las industrias locales se limitaban al marco local, provincial o como mucho regional. El período de la Dictadura parece, por tanto, haber sido favorable a la evolución de la industria coruñesa.

En contra del desarrollo armónico e intensivo del sector actuaron numerosos factores, en su mayor parte de carácter estructural. Más que establecimientos fabriles propiamente dichos, en A Coruña existía un elevado número de talleres, en la mayor parte de los casos de carácter familiar, plenamente equiparables a los talleres artesanales.

⁶⁶⁶ *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España*, 1927, *op. cit.*

⁶⁶⁷ La articulación del juego de fuerzas que estableció el proteccionismo español del período de entreguerras resultó desfavorable para Galicia. El grado de extraversion de la economía regional estaba creciendo, gracias a la creciente competitividad de algunos de sus sectores productivos. No es de extrañar, como cita *The Economist*, el 29 de octubre de 1927, que los pequeños manufactureros e industriales y los productores pecuarios de Galicia afirmasen que era necesaria una drástica reducción de aranceles. Cita en Ben-Ami (1983: 210). La Cámara de comercio local se manifestó en numerosas comunicaciones al Poder Público contraria a la política intervencionista y proteccionista del Gobierno. ACTAS Pleno COCINC.

Las remesas de la emigración tampoco incidieron suficientemente en la financiación del conjunto del sector. Las importantes entradas de capital canalizadas por las entidades financieras gallegas (y, sobre todo, coruñesas) no se tradujeron en proyectos industriales sólidos ni en A Coruña ni en el resto de la región (Alonso, 1984: 230). No obstante, la participación de la banca en la financiación de algunos proyectos industriales, especialmente en Vigo (Souto, 1990) ha sido destacada en algunos estudios⁶⁶⁸.

Por tanto, al igual que ocurría en numerosas ciudades españolas durante este período, la estructura industrial coruñesa estaba anclada en un muy extendido minifundismo industrial, lo que conllevaba que la renta industrial fuese secundaria. Quizá jugase en favor de esta circunstancia el hecho de que el tipo preponderante tradicionalmente era la industria ligera, productora de bienes de consumo (alimentación, bebidas, tabaco, etc.). Frente al avance en el proceso de diversificación del sector industrial manufacturero español que tuvo lugar entre 1913 y 1929, caracterizado por una reducción del peso de las industrias de bienes de consumo en favor de las de bienes de inversión (Carreras, 1991: 297-299; Tortella, 1994: 257; Betrán, 1999a), A Coruña mantenía una estructura industrial similar a la de años anteriores. De ahí la imagen que nos puede asaltar de un cierto estancamiento industrial y, en contraposición, un correlativo avance del comercio y de los servicios, que es cierta para estos dos últimos, pero que no es del todo real para el conjunto de la industria, que en algunos sectores sí experimentó una progresión.

No obstante, no es conveniente infravalorar el peso de la industria en su conjunto, ya que durante estos años mantuvo una distancia relativamente reducida con respecto a su inmediato predecesor. Si no consiguió desarrollarse en mayor grado, se debió a problemas estructurales, circunstancias del mercado, etc. Así pues, no se puede negar una cierta expansión industrial durante el primer tercio del siglo XX, especialmente hasta la tercera década, decenio en el que se había desplegado una base

⁶⁶⁸ Particularmente, algunos servicios públicos. En el caso de la electricidad, donde existía una fuerte vinculación entre la banca y las empresas eléctricas, *vid.* Alonso (1984) y Carmona y Pena (1989).

industrial no despreciable.

En A Coruña existía una estructura industrial asentada desde el siglo XIX. Pero todo parece indicar que el sector se hallaba lejos de haberse consolidado. A Coruña no era por entonces un núcleo industrial comparativamente importante a nivel español. Incluso la aparición de actividades industriales fue un tanto tardía (Lindoso, 1999). De haber existido un polo sólido de desarrollo industrial que se pudiese haber constituido en centro de atracción de la población, probablemente la diáspora de coruñeses habría sido menos dolorosa. La industrialización propiamente dicha de la ciudad fue, en buena medida, un fenómeno de la década de los sesenta, gracias a la política estatal de promoción industrial, concretada en los Polos de Desarrollo. Por el contrario, la política de apoyo a la producción industrial nacional, simbolizada en el Real Decreto de 30 de abril de 1924 y en las posteriores medidas dictatoriales, que establecían un nuevo régimen de auxilios para favorecer la creación y desarrollo de empresas industriales, tuvieron escaso eco en A Coruña.

El proceso de crecimiento industrial corrió en paralelo al que se estaba desarrollando en otros puntos de la geografía regional, aunque éste se concentrase en Vigo y en Ferrol. En estos años fue cuando se consolidó un proceso iniciado ya en el siglo XIX de incorporación progresiva de la economía gallega al sistema capitalista, a pesar de que se ha sostenido que esta integración significó la especialización de nuestra economía en la exportación de materias primas y en el rol de reserva de mano de obra en el proceso de expansión del sistema económico capitalista⁶⁶⁹. De ahí el desarrollo de algunos sectores industriales, fundamentalmente ligados en esta etapa con el sector pesquero y sus efectos de arrastre, fenómeno que se llevó a cabo con mucha mayor intensidad, sin embargo, en el núcleo industrial vigués⁶⁷⁰.

⁶⁶⁹ López Facal (1977a), Nogueira (1977) y Nogueira, Soto y López Facal (1980) mantienen la tesis de que, aunque la incorporación de Galicia al sistema capitalista es un fenómeno ya bastante antiguo, las únicas consecuencias que tuvo hasta bien entrado el siglo XX no fueron otras que la emigración y no el desarrollo industrial regional.

⁶⁷⁰ Todo ello significó que la pesca, conserva y construcción naval constituyesen la base de la estructura industrial (Nogueira, 1980a: 13 y ss.), si bien en mucha mayor medida en la ría de Vigo que en la de A

La pesca fue un factor preponderante, igual que lo era en los demás sectores económicos. Los efectos de arrastre de la actividad pesquera repercutieron sobre un amplio abanico de industrias derivadas: salazones, conservas, harinas de pescado, hielo, pertrechos, etc. El valor de la industria pesquera y conservera era destacado por los contemporáneos, si bien su peso no se podía comparar con el de las Rías Bajas.

Sus efectos directos se extendieron también a la producción de bienes de equipo, aunque con menor intensidad que sobre la industria manufacturera: talleres mecánicos y de vapores, centros de reparación de motores y maquinaria, etc. Este impulso pudo significar una excelente oportunidad para consolidar el sector metalúrgico, una actividad de larga tradición en la ciudad, si bien con un peso relativamente reducido y claras deficiencias estructurales. Por tanto, el puerto también aquí se constituyó como uno de los principales factores de desarrollo económico urbano. De hecho, autores como Sande (1966: 8), consideraron que estos establecimientos constituían un complejo industrial que conformaba el motor de la vida económica local.

Existen, por otra parte, signos que confirman la existencia de un proletariado industrial activo en la ciudad. A Coruña era desde finales del siglo XIX una ciudad con una extendida organización sindical⁶⁷¹, sobre todo de inspiración anarcosindicalista, lo

Coruña (Labandeira, 1992).

⁶⁷¹ La afiliación sindical fue perseguida durante la Dictadura, con excepción de la corriente socialista. Por ello, a mediados de los años veinte, en la ciudad existían sindicatos de carácter sectorial, bastante menos reivindicativos que el tradicional líder del movimiento obrero en A Coruña (el anarcosindicalismo): Sindicato Católico de Obreros de Oficios Varios, Sindicato de Cajas Dotes de la Previsora Femenina, Sindicato de Fabricantes de Pan, Sindicato de Farmacéuticos de la Provincia, Sindicato de Profesiones Varias, Sindicato de Sirvientas, Sindicato del Ramo de Construcción y Similares, Sindicato Obrero femenino de Santa Teresa de Jesús, Sindicato Profesional Católico de Obreros del Puerto de Coruña, Sindicato Regional de Veterinarios de Galicia. Esto no impidió la presencia de numerosas organizaciones obreras: Asociación de Litógrafos, Asociación de Tipógrafos, Asociación Protección de Chófers, Descargadores de Carbón, Sal y Mineral El Progreso Femenino, El Despertar Marítimo, El Progreso Marítimo Sociedad de Estivadores, El Trabajo Sociedad de Canteros, Federación Local de Sociedades Obreras de Resistencia de Coruña, Juventud Trabajadora, La Armonía, Sociedad de Trabajadores Terrestres, La Aurora Social, Sociedad de Albañiles y Ayudantes, La Cosmopolita, Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos, La Emancipación, Sociedad de Carpinteros, La Fraternal, Sociedad de Barberos, La Herculina, Sociedad de Camareros, La Laboriosa, Sociedad de Operarios de la Fábrica de Tabacos, La Lealtad, Sociedad de Pintores, La Libertad, Sociedad de Cajonistas, y Aserradores, La Nueva Aurora, Sociedad de Obreras de la Fábrica de Tabacos, La Nueva Unión, de Obreros Panaderos, La Prosperidad, de Refinadores de Petróleo, La Reforma, Sociedad de Obreros Metalúrgicos, La Unión

que desembocó en una conflictividad laboral bastante acentuada. Ejemplo de ello fueron las frecuentes (y en algunos casos prolongadas) huelgas de los primeros años del siglo XX⁶⁷².

La mujer se encontraba bien integrada en el proceso industrial. Pereira (1992a) ha demostrado que la mano de obra femenina ostentaba un elevado porcentaje de participación en determinados ramos industriales. Las mayores concentraciones se daban en la manufactura de tabacos (cuya fábrica constituía la mayor concentración obrera de Galicia en aquellos años)⁶⁷³, cerillas, textiles, cristales, conserva de pescado, etc.

5.5.1. Las principales actividades industriales y su significación en la economía urbana

La estructura industrial coruñesa no experimentó un cambio sustancial con la llegada de la Dictadura. A nivel provincial, A Coruña ocupaba a mediados de los años veinte un lugar destacado por tributación en la tarifa 3ª de la contribución industrial, por encima de Pontevedra (Cuadro 64).

Los sectores dominantes en la capital continuaban detentando una participación similar a la inmediata posguerra. El **sector alimenticio** continuaba manifestando una significativa presencia. Dada la inexistencia en la provincia de grandes explotaciones industriales, los establecimientos más característicos eran los vinculados a la pesca,

Ferroviaria, La Unión Tranviaria, Sociedad de Carpinteros de la Constructora Naval de la Ría de La Coruña, Unión de Boteros del Puerto, Unión de Obreros Municipales de Coruña, Unión de Zapateros Independientes. *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España*, 1927, op. cit., p. 1277.

⁶⁷² Pereira (1992a), en donde el autor proporciona información sobre el movimiento sindical y el asociacionismo, así como sobre algunas de las más importantes huelgas ocurridas durante la época.

⁶⁷³ Según el *Anuario de la Renta de Tabacos* de 1925, la fábrica de A Coruña daba empleo a 2.092 obreros, manteniendo la tercera plantilla más elevada del país, por detrás de las instalaciones de Alicante y Madrid, con un 14,3 % de los obreros del sector. Durante los años veinte apenas se registraron alteraciones en el número de empleos, a pesar de que la mecanización avanzaba a pasos de gigante. En la estabilidad jugó un papel fundamental la colaboración del sindicalismo de la UGT, central mayoritaria ya en las fábricas de tabaco (Alonso Álvarez, 1998: 206).

especialmente la industria conservera, en sus distintas vertientes⁶⁷⁴. La importancia que poseía este sector se aprecia en la valoración de sus productos, ya que según estimaciones del Ministerio de Trabajo, ésta ascendía a más de 100 millones de pts anuales, si se considera conjuntamente la pesca en fresco, en salazón y en conserva⁶⁷⁵. A nivel provincial, A Coruña había consolidado su predominio dentro del sector, al contar con algunas de las más importantes fábricas de conservas y salazones de su entorno⁶⁷⁶.

CUADRO 64. TOTAL DE LA TARIFA 3ª DE LA CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL EN LAS PROVINCIAS GALLEGAS Y EN ESPAÑA, 1928

	Nº contribuyentes	Base por beneficios	Base por capital	Importe contribución
A Coruña	123 (10ª provincia)	8.037.321 (11ª)	23.483.107 (15ª)	1.393.206 (10ª)
Lugo	25	454.231	-	262.082
Orense	31	994.093	-	115.028
Pontevedra	21	3.190.879	6.588.962	335.149
Vigo	91	3.441.460	17.432.442	476.815
España	8.150	893.133.461	4.065.265.399	124.462.007

FUENTE: Dirección General de Contribuciones, Impuestos y Rentas, *Estadística de la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria. Año económico de 1928*, Madrid, 1932

Sin embargo, los efectos de arrastre de la industria conservera no alcanzaban las proporciones del poderoso complejo pesquero-conservero que se estaba consolidando en Vigo desde principios de siglo. Como resultado de ello, el sector conservero coruñés no había dado lugar a una industria abastecedora de inputs, de manera que necesitaba obtenerlos del exterior⁶⁷⁷. De ahí que, al finalizar el conflicto, se recuperase muy ligeramente. Incluso su vocación exportadora se hallaba menos consolidada que en el sur de Galicia, resultando afectada, asimismo, por la creciente competencia de la producción conservera de otras latitudes (Portugal e Italia) en los mercados internacionales (Carmona, 2001a: 26).

⁶⁷⁴ Las fábricas de conservas existentes en 1921 eran once: José María Cervera, Genaro Fernández, Viuda de Carlos Albo, Manuel Arredondo, Augusto Bendamio, Pedro Campo Ugidos, José Chas Morlán, Genaro Fernández, Angel Herrero y hermanos, José Pérez Insua e Hijos de Salvadores.

⁶⁷⁵ Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cl.

⁶⁷⁶ *Anuario del Comercio, Industria y Profesiones de España*, 1927, op. cit., p. 1276.

⁶⁷⁷ En A Coruña el sector pesquero no había generado grandes empresas vinculadas. Pero esta carencia también se detecta en Galicia, como resultado de la confluencia de varios factores. El principal, el hecho de que la expansión de la pesca gallega de altura desde los años veinte se realizó mayoritariamente por medio de empresas de tamaño medio, dominando la figura del armador independiente, propietario de un número reducido de embarcaciones (Carmona, 1998: 160).

Las industrias de bienes de consumo popular se desarrollaron a buen ritmo durante la Dictadura. La producción de los denominados compuestos creció considerablemente, gracias a los establecimientos de chocolates y similares y a la elaboración de bebidas carbónicas⁶⁷⁸. La empresa industrial más destacada en este último ramo, *La Unión Industrial, S.A.*, experimentó un considerable crecimiento, tanto en el plano productivo como en sus cuentas de resultados⁶⁷⁹, de manera similar a lo ocurrido con la *Cooperativa Industrial Coruñesa, S.A.*, constituida en el año 1927, aunque en este caso la rentabilidad fue más modesta⁶⁸⁰.

El sector maderero se hallaba en una fase de consolidación de su crecimiento⁶⁸¹, a pesar de que la política gubernamental no favoreció sus intereses⁶⁸². De hecho, tras el final de la guerra europea, la producción maderera atravesó algunas dificultades derivadas de una política proclive a la importación de materias primas

⁶⁷⁸ La fabricación de chocolate de la sociedad más importante, la *Cooperativa Militar y Civil*, reputada empresa a nivel provincial, obtuvo unos beneficios elevados, incluso dentro del conjunto del sector industrial, gracias en parte a la diversificación de su producción, con una rentabilidad que se situó siempre por encima del 11 % de su capital social (de 500.500 pts). Los beneficios fueron de 104.203,9 pts en 1923; 1924 = 90.180,4; 1925 = 74.811,1; 1926 = 66.337,4; 1927 = 78.776,6; 1928 = 87.974,7; 1929 = 55.897,6; 1930 = 70.465,5. La rentabilidad fue de la siguiente: 1923 = 20,8 %; 1924 = 18,0 %; 1925 = 14,9 %; 1926 = 13,3 %; 1927 = 15,8 %; 1928 = 17,6 %; 1929 = 11,2 %; 1930 = 14,1 %. *Cooperativa Militar y Civil (S.M.). Memoria del año 1930 presentada a la Junta General de 1931. Año XXXX 15º del 2º periodo social*, La Coruña y ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545, 4565-4566 y 5233.

⁶⁷⁹ Los resultados durante los años veinte fueron muy homogéneos, lo que revela una gran estabilidad de la sociedad y de su demanda. En la Memoria del año 1930 se aseveraba que la empresa disfrutaba de una gran fidelidad de su clientela. Los beneficios fueron de 27.444,7 pts en 1923; 1924 = 35.780,8; 1925 = 38.241,2; 1926 = 40.876,6; 1927 = 36.586,8; 1928 = 42.325,9. 39.328,3 pts, es decir, una rentabilidad entre el 3,9 % y el 6 % sobre el capital social (700.000 pts). ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4546-4547, 4564-4566. *Memoria que presenta el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima La Unión Industrial, a la Junta General que se celebrará el día 23 de Febrero de 1931* y ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4546 y 5233.

⁶⁸⁰ Los beneficios fueron los siguientes: 1923 = 8.913,7 pts; 1924 = 11.154,2; 1927 = -4.418,0; 1928 = 15.511,6; 1929 = 23.091,3; 1930 = 8.582,6, y la rentabilidad del 3,0 % en 1923 (sobre un capital de 300.000 pts); 1924 = 3,7 %; 1927 = -1,5 %; 1928 = 5,2 %; 1929 = 7,7 %; 1930 = 2,9 %. *Cooperativa Industrial Coruñesa, Sociedad Anónima. Memoria y Balance del Cuarto Ejercicio Social para dar cuenta a la Junta General de Accionistas que ha de Celebrarse el día 22 de Febrero de 1931*, La Coruña.

⁶⁸¹ Vid. nota 474

⁶⁸² El número de contribuyentes por sierras de cinta matriculados en la contribución industrial en Galicia pasó de 173 en 1918 a 337 en 1925 y 545 en 1929, con un total de centímetros de capacidad registrada de 77.147 en este último año, frente a los 31.062 cms de 1918. A diferencia de lo que ocurriese durante la guerra europea, cuando la provincia de mayor crecimiento fue A Coruña (gracias al incremento de la demanda del litoral español, canalizada a través de los puertos coruñeses), desde 1918 los mayores incrementos correspondieron a Ourense y a Pontevedra (Rico, 2000: 434-435).

(entre ellas, la madera), sin posibilitar la modernización de las pequeñas fábricas diseminadas por el territorio gallego (Máiz, 1988: 12).

La relación de la industria maderera con el monte gallego era evidente. Este tipo de explotación era uno de los más importantes de la región, junto con la ganadería, y la pesca y sus derivados. En Galicia el sector se hallaba muy repartido y subdividido por todo el país. Existía un minifundismo empresarial muy acentuado, con empresas a menudo de carácter familiar, escaso nivel de capitalización, reducido nivel productivo, predominando el tratamiento de la especie regional más abundante, el pino gallego (*pinus pinaster*)⁶⁸³.

Desde los primeros años del siglo XX había tenido lugar un proceso de repoblación forestal en Galicia a gran escala, que tuvo una importante incidencia en la expansión de la industria maderera⁶⁸⁴. Además, las condiciones edafológicas y climáticas de la región favorecían este tipo de explotación. La coyuntura económica de la primera década del siglo había impulsado especialmente este tipo de iniciativas, pues existía un fuerte consumo internacional de madera y en algunas zonas la construcción naval ejercía un importante efecto de atracción, como demandante de maderas de escaso tratamiento. Por otra parte, el desarrollo de las comunicaciones terrestres (ferrocarril) y marítimo (con la generalización de los buques de vapor) tuvo un impacto muy positivo sobre la comercialización de los bienes finales.

⁶⁸³ Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1925*, Madrid, 1927, pp. cl-cll. El *pinus pinaster* no era una especie autóctona, sino que fue una de las más utilizadas en las repoblaciones. Entró en Galicia en la segunda mitad del siglo XIX, y en el primer tercio del siglo XX era la especie forestal más extendida. El *pinus insignis* o *pinus radiata* entró en los años veinte, predominando su presencia en las zonas costeras (Prada, 1992: 31).

⁶⁸⁴ Este período coincidió con una intensificación del proceso de apropiación privada de los montes públicos y comunales, así como con un reparto de los montes comunales entre los vecinos, que aunque fue especialmente marcado en el período 1925-1935 (Martínez López, 1989), se había iniciado ya a finales del siglo XIX y se consolidó en el período prebélico (Balboa, 1992). Fue durante la década de los años veinte cuando afloraron más proyectos de repoblación forestal en toda Galicia, favorecidos por la coyuntura alcista en los precios de algunos productos forestales, especialmente madera y resina. Esta repoblación consistía generalmente en la sustitución de especies autóctonas, robles y castaños, por especies de crecimiento más rápido y más rentable (eucalipto). *Vid.* Carrera (1920). De ahí el importante desarrollo del sector.

En A Coruña, de manera análoga al resto de la provincia, esta industria había alcanzado un notorio nivel de desarrollo, contando con instalaciones muy apropiadas para el trabajo de la madera, no sólo por el capital invertido en su instalación, sino también por los elementos de que disponían⁶⁸⁵. Abundaban los talleres dedicados al suministro de los entablados que precisaba la industria de la construcción residencial. Y también existían negocios especializados en la fabricación de otros elementos precisos en la construcción, como parquets y persianas, además de almacenistas, distribuidores e intermediarios⁶⁸⁶. La actividad constructora, como se indicó anteriormente, tuvo en todo momento una considerable relevancia en una ciudad que, en estos años, estaba creciendo a un ritmo considerable, lo que generaba una demanda de productos para las nuevas viviendas⁶⁸⁷. Los más beneficiados por el crecimiento de la demanda urbana fueron los talleres de carpintería, ebanistería, aserraderos, etc. Por ello, la diferenciación entre sector industrial y artesanal resulta especialmente complicada en este sector.

También existía un número elevado de talleres dedicados a la confección, mediante la utilización de sierras de cinta, de envases y preparación en tablas de las maderas propias del país con destino al exterior⁶⁸⁸. No obstante, éste era uno de los problemas que, en general, presentaba esta industria en la ciudad: se limitaba a la realización de trabajos de primera transformación y no existía una industria que

⁶⁸⁵ *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 399.

⁶⁸⁶ En general, en esta industria sólo intervenían dos figuras principalmente, el dueño del pillado y el almacenista (IRS, 1914: 28). La presencia de intermediarios financieros también era restringida (limitada a la banca local), como resultado de la atomización de la escasa envergadura de las empresas (Pereira, 1998: 176).

⁶⁸⁷ Los años veinte supusieron un giro en la evolución de la ciudad desde el punto de vista urbanístico y de la construcción. Entre 1900 y 1919 se habían solicitado poco más de setecientas cincuenta licencias de obra nueva, mientras entre 1920 y 1930 se gestionaron alrededor de mil doscientos expedientes. Esta actividad se correspondió con promociones inmobiliarias que permitieron la primera edificación del Segundo Ensanche al inicio de la década, en favor de la construcción de una urbanización de viviendas unifamiliares en la Ciudad Jardín (Garrido, 2003: 17-18).

⁶⁸⁸ *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 399. Existía todavía, igual que en años anteriores, una considerable demanda de madera de pino para las entibaciones mineras de las diferentes cuencas carboníferas, principalmente con destino a las minas de País de Gales, pero también a las cuencas españolas. La madera para construcción de buques y otras aplicaciones también encontraban salida dentro y fuera de la región. Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cli.

realizase otras producciones más sofisticadas, de mayor valor añadido⁶⁸⁹. De hecho, aunque el mercado no estaba circunscrito sólo a la provincia, la demanda extraprovincial estaba básicamente conformada por madera en tablas y tablones, así como por una parte no despreciable de tablillas, que se enviaba al Levante, y en menor cuantía Andalucía, para ser transformada allí en los envases de la fruta que se exportaba al extranjero.

Otra de las fuentes específicas de demanda de productos del sector provino del principal establecimiento manufacturero de la ciudad, en términos de mano de obra empleada: la Fábrica de Tabacos. La demanda de esta fábrica era realmente cuantiosa. Algunos de los industriales madereros no sólo vendían sus productos a la empresa, sino que una proporción significativa de su volumen de producción se destinaba a la fábrica de la Palloza. Ricardo Molezún o Antonio Wais (ambos socios) le suministraban importantes partidas del total de la producción de sus respectivas industrias. Pero, en general, buena parte de las fábricas de aserrado, cajas, etc., encontraban en esta fábrica una destacada demanda para sus productos⁶⁹⁰. El propio Antonio Wais, por ejemplo, había constituido a principios de siglo una sociedad con industriales catalanes y madrileños para suministrar en exclusiva cajones de madera para envasar el tabaco en

⁶⁸⁹ Otro de los destinos de la madera gallega era su exportación vía cabotaje hacia Euskadi, para su transformación por parte de la sociedad Papelera Española (Pereira, 1998: 173). En la rama del papel, había fracasado el intento de implantar una fábrica para la producción de papel continuo en Lavadores, y tan sólo quedaba la Papelera de Brandín, en el Ayuntamiento de Lousame, junto con algún que otro modesto negocio de cartonaje en A Coruña (Pereira, 1998: 177). De este modo, a la altura de la guerra mundial, esta industria había quedado reducida a la fabricación de cajas de cartón y bolsas de papel en pequeñas cantidades, y, por consiguiente, carecía de importancia (IRS, 1919a, 2: 224).

⁶⁹⁰ En el sector maderero existía un marcado dualismo, productivo, tecnológico, energético, etc. Por un lado, en la provincia de A Coruña, un conjunto de 44 pequeños aserraderos, los llamados fabriquines, abastecían de envases a la Fábrica de Tabacos y a los exportadores de pescado del Muro. Junto a ellos, existían verdaderas fábricas en la capital, como las de *Antonio Jaspe e Hijos de Cervigón Guerra*, que elaboraban maderas, de importación o del país, para el ramo de la construcción. La fábrica de Antonio Jaspe asimismo producía parquets para entarimados y persianas de madera, mientras la de Cervigón, además de las construcciones de carpintería corriente, fabricaban en sección separada muebles corrientes y de lujo. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 399. A lo largo de los años treinta en los Ayuntamientos de Carballo o Laracha existían alrededor de 25 aserraderos, con producción de tablilla para los envases de la Fábrica Tabacos de Sevilla y de cítricos levantinos. Además, Ribeira, Póboa do Caramiñal o Cariño, tuvieron establecimientos de elaboración de cajas para la industria pesquera (Pereira, 1998: 175-176).

las doce fábricas estatales existentes en el país⁶⁹¹.

Finalmente, un cliente fundamental para el sector era asimismo, la industria conservera, sobre todo, sobre un segmento productivo concreto, la confección de envases y cajones. De manera que la coyuntura que atravesasen las industrias pesquera y conservera afectaba directamente a la industria maderera.

Con un peso similar en términos de cuotas contributivas, pero con un número más reducido se situaba la industria del **papel y las artes gráficas**. En su práctica totalidad estaba constituida por industrias de artes gráficas que, en gran medida, estaban asociadas a empresas periodísticas. El conjunto del sector, tanto en A Coruña como sobre todo en Galicia evolucionó con gran lentitud, debido a la ausencia de un proceso acelerado de urbanización, lo que le impedía consolidar una demanda más extensa. Al contrario, la producción se movió principalmente como sector auxiliar de la industria conservera (Sequeiros, 1986: 118).

La prensa escrita tenía gran importancia en la ciudad desde principios del siglo XIX⁶⁹². Existía una amplia gama de publicaciones comerciales, periodísticas, literarias, científicas, etc., de distinta periodicidad. El volumen de tirada era reducido en la gran mayoría de los casos, debido al escaso número de lectores⁶⁹³. A pesar de los esfuerzos desplegados durante la República, los reducidos niveles de alfabetización de Galicia hacían que necesariamente los lugares a donde la prensa podía llegar no fuesen lejanos

⁶⁹¹ *Anuario de la Renta del Tabaco*, 1905.

⁶⁹² De ahí el número de imprentas que existía en A Coruña en el siglo XIX. En los primeros años del siglo XX aún existían algunas imprentas importantes: *Imprenta de Eugenio Carré Aldao* (Real, 23), fundada en 1842, adquirida en 1894 a Domingo Puga; *Imprenta del Hospicio o Escuela Tipográfica de la Casa de la Misericordia* (Hospital, 1), procedía de la antigua Imprenta de Sebastián Iguereta, una de las primeras de la ciudad; *Imprenta de La Voz de Galicia* (Santiago, 1); Tipografía Galaica (San Andrés), propiedad de Gonzalo Brañas; *Tipografía Gallega* (Barrera, 10), propiedad de Ezequiel Fernández Miranda; *Imprenta de la Viuda de Abad* (María Pita, 7), fundada en 1873; *Imprenta La Comercial* (Marina, 37), fundada en 1885, propiedad de Viuda de Ferrer e Hijo; *Tipo-Litografía de Manuel Roel* (Real, 17), funcionando como imprenta desde 1898 aunque la litografía lo hacía desde 1873; *La Gutemberg* (Barrera, 17), fundada en 1887, propiedad de Josefa Naya, Viuda de B. Nache; *Imprenta de El Noroeste* (María, Pita, 18), propiedad de Luis Lamigueiro; *Imprenta La Mañana* (María Pita, 10), fundada en 1896. Vid. Odriozola y Barreiro (1992).

⁶⁹³ Excepción hecha de los grandes diarios, alguno de los cuales tenía una tirada relativamente

(Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000: 43). Además, el carácter rural y disperso del poblamiento gallego dificultaban la distribución. Generalmente, estas publicaciones (especialmente los diarios) limitaban su radio de acción a Coruña o a otros núcleos urbanos importantes.

Las imprentas, en la mayoría de los casos, pertenecían, por tanto, a sociedades periodísticas, alguna de las cuales contaba con instalaciones de calidad. Una de las principales era la *Casa Roel* que realizaba trabajos de litografías y grabados de gran perfección. También realizaba trabajos de litografiado sencillo la empresa que se citará más adelante, propiedad de *Germán Suárez Pumariega*.

Durante los años veinte, el número de empresas matriculadas en este sector se incrementó, como resultado de la recuperación de la actividad económica y, en especial, del crecimiento de los sectores económicos vinculados. En realidad, la mayoría eran establecimientos que ya existían; lo que ocurre es que se concentraban en un número no muy elevado de industriales que tributaban por varias máquinas. Pero en los años treinta se estancó en su evolución, como consecuencia de la crisis generalizada del sector industrial coruñés, que tuvo su influencia también en esta rama de la economía urbana.

Los años veinte fueron testigos de un notorio crecimiento del valor de la **producción metalúrgica** nacional, que ya se había iniciado con el final de la guerra mundial (IRS, 1919a, 2: 115). Este fue uno de los sectores más favorecidos por las medidas de protección industrial decretadas por el gobierno, que prácticamente prohibían la importación de determinados artículos extranjeros. Sin embargo, su falta de competitividad, tanto vía precio como vía calidad, impidió un aprovechamiento más eficiente de las ventajas derivadas de la neutralidad.

El fracaso en la adaptación del sector metalúrgico gallego a la demanda bélica impidió que en los años siguientes iniciase el despegue que reclamaba el potencial

minero existente en la región⁶⁹⁴. Como resultado, la minería en su conjunto prácticamente se paralizó y las únicas minas en funcionamiento permanecían operativas merced al capital extranjero⁶⁹⁵.

En la ciudad de A Coruña las industrias metalúrgicas tenían una antigua tradición. Durante el siglo XIX existieron tempranas iniciativas en la capital, la primera de ellas de 1850⁶⁹⁶. Pero no llegó a tener un peso específico propio en el conjunto de la industria coruñesa. A principios de siglo existían dos únicas fundiciones: una situada en Monelos, propiedad de *Hijos de Solórzano*, y otra propiedad de *Miguel Ortiz*, en el Camino Nuevo o Juan Flórez⁶⁹⁷. En 1914, al lado de estas mismas fundiciones encontramos la de *Julio Wonemburger*, ubicada en la calle Hospital. En los años veinte se incorporó la sociedad *Explotación General de Trapos y Metales de Galicia, S.A.*⁶⁹⁸

⁶⁹⁴ La aportación de Galicia dentro del sector metalúrgico nacional era, según la contribución industrial y de comercio de 1925-26, muy reducida: 7 contribuyentes en total, concentrados en la provincia A Coruña (4) y Pontevedra (3), es decir, el 2,45 %, mientras sus cuotas (1.907 pts en A Coruña y 2.518 en Pontevedra) representaban el 2,20 % del total español (Vázquez Vaamonde, 1996: 390). Según el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al período 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cli, no existía en la provincia de A Coruña industria metalúrgica propiamente dicha, ya que se carecía de fábricas para el tratamiento de minerales, y sólo había algunos hornos para la explotación de piritas arseniosas.

⁶⁹⁵ La minería era uno de los escasos sectores en donde se detecta la presencia de capital extranjero en Galicia. Galicia no había permanecido al margen del proceso de penetración del capital extranjero en España acaecido entre mediados del siglo XIX y la Guerra Civil. Sin embargo, su perifericidad, la insuficiencia de su mercado interno y la debilidad de su base industrial, dieron lugar a que la participación de Galicia en el total de la inversión extranjera española fuese reducido (Fernández Leiceaga, 1993: 13-15).

⁶⁹⁶ Las fundiciones instaladas durante el siglo XIX de Galicia se habían localizado en las principales ciudades o en núcleos de gran actividad mercantil e industrial. Por tanto, los principales factores de localización eran la disponibilidad de fuentes de energía y el mercado. Pero cuando se produjo la transición al vapor, este factor pasó a un segundo plano, quedando el mercado como principal estímulo (Vázquez Vaamonde, 1996: 374).

⁶⁹⁷ La historia de la fundición más importante, la de *Hijos de Solórzano*, se remonta a mediados del siglo XIX, cuando en 1845 Joaquín Galiacho instaló su fábrica en la ciudad. A finales de los años cincuenta y hasta 1895 pasó a ser propiedad de Manuel Solórzano, transformándose entonces y hasta mediados de los años 1920 en *Viuda e Hijos de Solórzano*. Hasta mediados de los años cuarenta se denominó *Hijos de Solórzano*, convirtiéndose finalmente en *Talleres Solórzano* hasta los años ochenta. La fundición de *Miguel Ortiz* tuvo su origen los años 1870, transformándose en 1911 en *Hijos de M. Ortiz*, bajo cuya denominación se mantuvo operativa hasta 1934. La fundición propiedad de *Julio Wonemburger* también arrancaba del siglo XIX, adoptando tal denominación en 1908 y hasta 1943, año en que se transformó en *Wonemburger, S.L.* Finalmente, entre 1962 y 1988 funcionó bajo la razón social *Wonemburger, S.A.* (Vázquez Vaamonde, 1996: 390).

⁶⁹⁸ La constitución de esta última sociedad se cimentó en los cambios tecnológicos que posibilitaron el reciclaje de la chatarra. La sociedad *Explotación General de Trapos y Metales de Galicia S.A.*, domiciliada en A Coruña, se constituyó en 1921, con un capital de 500.500 pts (elevados en 1925 a

Pero lo que más predominaba en la ciudad en los años veinte eran los talleres de herrería mecánica, así como algún taller de construcción de máquinas. La causa de la existencia de este tipo de establecimientos se derivaba nuevamente del movimiento portuario, al atender esta industria la demanda de reparación de buques, dado que la construcción naval estaba menos desarrollada en A Coruña⁶⁹⁹.

Los buques propiedad de los armadores de A Coruña eran adquiridos casi siempre en otros puntos de la geografía española. Un buen número de ellos procedía de los talleres existentes en Vigo⁷⁰⁰, ciudad que en estos años empezaba a experimentar un fuerte auge, como consecuencia de los efectos inducidos por el sector pesquero-conservero. Sin embargo, en A Coruña nunca existió un potente empresariado ligado a las conservas que sintiese la necesidad de consolidar un sector paralelo de construcción naval privada. Por ello, el principal impulso a la metalurgia coruñesa venía del lado de la reparación de los buques.

También existían empresas dedicadas a la fabricación de envases de hojalata litografiados, de elevada calidad. Tal era el caso de la sociedad *La Artística*, empresa fundada en 1890 por el abogado Germán Suárez Pumariega, que contó con el apoyo financiero del emigrante retornado Manuel Salgado, bajo la razón social de *Germán*

1.000.000 pts), dedicándose a la utilización de chatarra en producción de hierro de segunda fusión en la zona de Monelos. Permaneció en funcionamiento durante 25 años, llegando a establecer sucursales en varios puntos de la geografía española (Vázquez Vaamonde, 1996: 387). La empresa dio inicio a sus actividades obteniendo unos beneficios reducidos durante su primer año de vida. Sin embargo, durante los años 1920 incrementó de manera notable su rentabilidad: 1922 = 33.122,2 pts; 1923 = 38.414,4; 1924 = 57.466,5; 1925 = 527.969,6; 1926 = 1.020.909,0; 1927 = 0,0; 1928 = 51.836,4, con una rentabilidad que pasó del 6,6 % en 1922 al 102,1 % en 1926, aunque disminuyese de nuevo hacia el final de la década. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4544-4547 y 4564-4566.

⁶⁹⁹ La provincia de A Coruña carecía de grandes talleres de construcción de máquinas, carruajes, material móvil de ferrocarriles y otros vehículos, ya que los existentes se limitaban a reparaciones de los importados de otros puntos. Respecto a la construcción de buques, la guerra impulsó algunas iniciativas industriales en España, que improvisaron astilleros en numerosos puntos de la costa para la construcción de embarcaciones de 100 a 200 toneladas. En la costa coruñesa se establecieron asimismo astilleros provisionales, destinados a la construcción de buques de 80 a 100 toneladas, principalmente de madera, utilizando como materia prima el pino corriente y el roble del país (IRS, 1919a, 2: 149-151, 227, 232).

⁷⁰⁰ Otros eran adquiridos fuera de España. A principios de siglo, con el crecimiento del sector pesquero, los primeros bous se habían importado de Inglaterra, fenómeno que continuó en los años siguientes, si bien comenzó la presencia de Vigo en el mercado.

Suárez y Salgado⁷⁰¹. Con un capital de 806.724,88 pts en 1923, esta sociedad experimentó un robusto crecimiento de sus beneficios durante los años veinte, gracias al crecimiento de la demanda de las industrias conserveras y de la prensa⁷⁰².

Las fábricas de fundición atendían también otro tipo de demanda. El sector mantuvo una estrecha relación con el crecimiento urbano local. Las nuevas demandas que la sociedad exigía a las fundiciones se orientaban hacia la construcción de infraestructuras urbanas, en una época en la que éstas se hallaban en sus fases de consolidación (agua, iluminación, alcantarillado, etc.). El acondicionamiento de las calles, la construcción de viviendas, las obras públicas, generaron asimismo una demanda que sólo se podía satisfacer mediante las fundiciones⁷⁰³.

Finalmente, las industrias locales constituían también una componente esencial de la demanda. Éstas necesitaban piezas para sus máquinas. Por este motivo, al lado de los cubilotes y fraguas que podía haber en las fábricas de fundición, solía existir un taller mecánico anexo cuya finalidad era la composición y mecanización de las piezas allí fundidas, así como la cobertura de las necesidades de reparación de máquinas de

⁷⁰¹ Fernández Santander (1987: 14 y 83). Esta sociedad, originalmente dedicada a la "estampación de hojalata, papel y construcción de envases metálicos para toda clase de industrias", estableció en Vigo, en 1906, *La Artística. Manufacturera de Hojalata*, que nació como sucursal de aquélla. Según Giráldez (2000: 212), el crecimiento de la industria conservera y los beneficios extraordinarios obtenidos durante la guerra mundial resultaron decisivos para la expansión de la sociedad, que en 1921 fundó *Talleres Mecánicos Alonartí, S.A.*, dedicados a la fabricación de maquinaria para la industria conservera. En 1923, La Artística amplió su actividad con la producción de aros de goma para el cierre hermético de latas, sistema que se había difundido en sustitución del tradicional estañado. El 18 de noviembre de 1930 se transformó en *La Artística Suárez Pumariega, S.A.*, con un capital social de 1.250.000 pts. *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, 1935, p. 858. En los talleres de la empresa se construían también las máquinas para la industria y para las fábricas de conserva (Espárrago, 1944: 135).

⁷⁰² Los beneficios fueron en 1924 de 51.265,0 pts; 1925 = 49.674,8; 1926 = 77.094,1; 1927 = 86.383,6; 1928 = 121.194,7; 1929 = 145.193,3; 1930 = 200.137,8; 1931 = 137.323,6. La rentabilidad: 1924 = 6,4 %; 1925 = 6,2 %; 1926 = 9,6 %; 1927 = 10,7 %; 1928 = 15,0 %; 1929 = 18,0 %; 1930 = 24,8 %; 1931 = 11,0 %. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libro 5233. Desde 1931, opera como La Artística Suárez Pumariega, S.A.

⁷⁰³ Por ello, no es de extrañar que todavía en este tiempo la industria metalúrgica conviviese en pie de igualdad con otros sectores en la competencia por el espacio urbano. Era habitual que las fraguas de los herreros se instalasen dentro de la ciudad, gracias a que las molestias que ocasionaban a los ciudadanos eran de escasa importancia. Las fundiciones del siglo XIX habitualmente se habían instalado en las afueras, pero el desarrollo industrial posterior y el crecimiento urbano del siglo XX fagocitaron a estas empresas, haciendo que formasen parte del paisaje urbano: Solórzano, en Santa María de Oza, *Hijos de M. Muñoz* en Juan Flórez, etc. (Vázquez Vaamonde, 1996: 375-377).

otras industrias. Además, no se trataba sólo de reparaciones, sino incluso, en algunos casos, de la construcción de maquinaria (Vázquez Vaamonde, 1996: 382).

El crecimiento experimentado en la matrícula industrial por la industria metalúrgica durante la tercera década del siglo fue debido a la proliferación de talleres de soldadura autógena, relacionados éstos con el impulso que mantuvo en años anteriores la actividad portuaria pero, sobre todo, con el aumento de los talleres de cerrajería. Eran industrias caracterizadas por una cierta inelasticidad en su demanda y que limitaban su radio de acción a las necesidades urbanas. Pero se observa también un crecimiento de las empresas de mayor tamaño, que fueron capaces de mantener una rentabilidad elevada durante este período⁷⁰⁴.

Las últimas industrias con un cierto peso en A Coruña eran las **químicas**. Aquí se han incluidas diversos tipos de empresas: laboratorios, fábricas de jabón, lejía o cola, sebo, cera, etc. Eran industrias de cierta importancia, pero que apenas experimentaron sustanciales modificaciones en estos veinte años, lo que motivó que su peso fuese reduciéndose paulatinamente.

Consideradas individualmente, no tenían excesiva trascendencia en el conjunto industrial de la ciudad de A Coruña. Abundaban sobre todo los laboratorios y las fábricas de productos como lejías o jabones. Algunas de estas industrias tuvieron su origen en el siglo XIX, como, por ejemplo, la fábrica de cerillas fundada por *Zaragüeta*, las de jabón de *Blanco Vilariño* y de *Francisco Sevilla* (esta última aun subsistía), la de petróleo de *Dalmau*, las de refinación de petróleo de *Cervigón* y, sobre todo, la refinería de *Mesa, Marchesi y Cia*. Esta última sociedad fue una de las que experimentó una evolución más positiva, ya que los beneficios fueron elevados durante este período, al rebufo de la demanda generada por la utilización de derivados de petróleo en los

⁷⁰⁴ *Hijos de Solórzano* presentó unos beneficios de 21.981,2 pts en 1923; 2.341,5 en 1924; 24.564,1 en 1925; 21.157,1 en 1926; 15.676,1 en 1927; 7.131,2 en 1930, con una rentabilidad sobre el capital social del 9,6 %, 1,0 %, 10,7 %, 9,2 %, 6,8 % y 3,1 %, respectivamente. Igualmente la rentabilidad de *Hijos de Miguel M. Ortiz* fue elevada, en torno 26-30 %, con unos beneficios estables, que se situaron entre las 19.562,7 y las 22.627,2 pts entre 1923 y 1928. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4546-4547 y 4564-4565.

procesos productivos y, especialmente, en los transportes⁷⁰⁵.

Uno de los subsectores que experimentó una evolución más positiva fue el de la producción y comercialización de abonos químicos. El consumo de abonos aumentó en la agricultura gallega durante estos años, al ritmo marcado por la modernización que se comenzaba a generalizar en el sector primario. En este aumento de la demanda se fundamentó la instalación, a finales del período analizado, de la firma *Cros, S.A.*, en el año 1930, especializada en la fabricación de superfosfatos, que se convertiría en una de las empresas químicas de mayor importancia en A Coruña. Esta sociedad contaba ya con una instalación en la ciudad, pero la nueva unidad productiva se ubicó en El Burgo, en el municipio limítrofe de Culleredo⁷⁰⁶.

El resto de la industria coruñesa tenía mucha menor presencia, al menos según las estadísticas de la contribución industrial. Particularmente llamativo es el déficit de industrias textiles en la ciudad, dentro de un contexto, además, de crisis del sector a nivel nacional⁷⁰⁷. Uno de los dos sectores de mayor trascendencia en los procesos de industrialización contemporáneos apenas tenía protagonismo en A Coruña.

La **industria textil** había tenido su origen en la provincia de A Coruña en 1845, con la instalación de una fábrica en o Seixo (Mugardos), desaparecida en 1896. Posteriormente se fundaron algunas otras. La más notable, la fábrica propiedad de *Núñez y Miranda*, fundada en 1872, que posteriormente se convertiría en la *Primera Coruñesa, S.A.*⁷⁰⁸.

⁷⁰⁵ 1924 = 313.298,1 pts; 1925 = 292.437,7; 1926 = 312.000,0; 1927 = 450.159,2; 1928 = 91.075,5. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4546-4547 y 4564-4566.

⁷⁰⁶ En 1935 existían en España 34 establecimientos de elaboración de superfosfatos, la mayoría de ellos localizados en provincias costeras, destacando Barcelona, Valencia, Cantabria, Sevilla, Murcia y Alicante. La sociedad Cros era la empresa más destacada del sector, al poseer 9 fábricas. La planta de A Coruña era una de las que alcanzaba una cifra de producción más baja, con un total de unas 33.500 toneladas (Nadal *et al.*, 2003: 197).

⁷⁰⁷ La industria textil española padeció una depresión estructural durante el decenio de 1920, con la excepción de una cierta recuperación productiva entre 1924 y 1927 (Hernández Andreu, 1986: 96, 165).

⁷⁰⁸ En Carmona (1990a) se puede seguir la evolución de las principales industrias del ramo en los años finales del siglo XIX. El Consejo de Administración de la *Primera Coruñesa* durante los años veinte

Sin embargo, el estado de esta industria en general era muy insatisfactorio, lo que ha de atribuirse a una falta de mercado para una producción continuada (incluso con frecuentes intervalos de paralización). En general, el textil coruñés disponía de muy pocas fábricas y se mantenían en condiciones precarias; incluso las mayores tenían importantes problemas de dimensión⁷⁰⁹. Empresas como la *Galicia Industrial, S.A.*, padecieron una etapa de contracción de sus resultados, sometidas incluso a frecuentes periodos de intermitencia productiva. El mercado nacional, principal destino de la producción, sufría un estancamiento del consumo, más acentuado durante los años finales de la década de 1920⁷¹⁰.

Hilados y Tejidos de Vilasantar presentaba unas cuentas con beneficios decrecientes durante los años veinte, que se transformaron en pérdidas en 1926 y en 1930, síntoma de la crisis que atravesaba la industria textil española en la segunda mitad de la década. La competencia por el mercado interior se endurecía, especialmente desde la región más poderosa (Cataluña), pero también entre los productores gallegos, incrementando los stocks no vendidos. Además, hacia el final del decenio, los costes de producción se incrementaron como resultado de la depreciación de la peseta, en tanto los precios de venta no sufrían alteraciones visibles⁷¹¹. En consecuencia, la rentabilidad de la sociedad cayó del 26,7 % de 1922 a niveles próximos a cero durante el resto de la

estaba constituido por miembros muy activos del empresariado coruñés: Presidente: José Fernández España y Vigil; secretario-contador: Manuel Molezún y Núñez; vocales: Ricardo Molezún y Lauga, Gerardo Blanco de la Viña, Enrique Molezún y Núñez y Dionisio Tejero Pérez; director-gerente: Ricardo Molezún y Lauga.

⁷⁰⁹ La hegemonía correspondía casi en su totalidad a Cataluña, que en el año 1931 poseía casi el 94 % de los husos totales instalados en España y el 86 % de los telares. El porcentaje de la provincia de A Coruña era del 0,62 y 0,84 % respectivamente (Nadal *et al.*, 2003: 140).

⁷¹⁰ "Causas de este resultado son los ochenta y un días de paro que hemos tenido por diversos motivos, parte de aquellos en virtud de un acuerdo con las demás fábricas de la Región; la inestabilidad y baja de nuestra divisa monetaria, que determinaron sensible aumento en el costo de primeras materias y demás elementos para la fabricación; la baja de las tarifas de venta; y, por último, todavía, los gastos de consolidación de algunos edificios y [...] no nos atrevemos a hacer presagios en estos momentos de incertidumbre, cuanto se está desarrollando una furiosa e insensata competencia en la lencería". *Galicia Industrial, S.A. Memoria presentada a los señores accionistas en la Junta General celebrada el día 31 de Marzo de 1931, correspondiente al tercer ejercicio social.*

⁷¹¹ "Son tres las fábricas regionales [...] concurrentes al mercado, y es bien sabido que no hay capacidad adquisitiva para una tan grande producción; por esto la lucha para la colocación de lencería es titánica y casi siempre perjudicial". "Se unió a esto la considerable baja de la peseta, que nos hizo abonar las facturas de comprar en libras esterlinas inglesas, a cotizaciones fabulosas". *Hilados y Tejidos Vilasantar*,

década⁷¹². La situación de la Primera Coruñesa era algo más desahogada durante la primera mitad de los años veinte, pero posteriormente se deterioró con rapidez⁷¹³.

La industria de la **cerámica, vidrio y cal** experimentó un fuerte crecimiento en España durante el primer tercio del siglo XX, gracias al proceso de urbanización y a la acelerada mecanización del sector. En cambio, apenas mantenía presencia en A Coruña, limitándose prácticamente a la fabricación de loza ordinaria. Sólo destacó la fábrica de cristales *La Coruñesa* (en la zona del Orzán), que desaparecería en los años posteriores de crisis industrial. Los únicos talleres que existían eran los de losetas hidráulicas y de biselado de cristales, que serán los responsables del leve aumento que se observa en las estadísticas en los años treinta. Asimismo sobresalía la empresa *Hijos de B. Escudero y Cia.* y la fábrica de biselar, grabar y decorar cristal, propiedad de *Narciso L. Pereira*. La comercialización de artículos relacionados con este sector experimentó asimismo un crecimiento, como lo demuestran los resultados de varias empresas para las que se conserva información documental⁷¹⁴.

Por último, la industria de **cuero y calzado** tenía una presencia testimonial. Ya se ha hecho referencia a la visible decadencia de los curtidos en Galicia a lo largo del siglo XX (Martínez López, 1997), aunque esta industria aún contase con un peso relativamente importante en el conjunto estatal a comienzos del período estudiado. Esta industria, incluso a nivel nacional, comenzó a sufrir una aguda recesión a principios del siglo XX, debido a la falta de modernización del sector. Durante los años veinte se

S.A. *Memoria. Año de 1930.*

⁷¹² Los beneficios de la sociedad evolucionaron del siguiente modo: 1922 = 400.872,6 pts; 1923 = 159.058,9; 1924 = 25.782,2; 1925 = 3.041,6; 1926 = pérdidas; 1927 = 144.510,5; 1928 = 75.875,5; 1930 = -19.549,6. Por su parte, la rentabilidad fue muy pobre: 1922 = 26,7 %; 1923 = 10,6 %; 1924 = 1,7 %; 1925 = 0,2 %; 1927 = 9,63 %; 1928 = 5,1 %; 1930 = -1,30 %. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547, 4564-4566 y ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Legajo 782.

⁷¹³ Los beneficios fueron los siguientes: 1923 = 212.514,3 pts; 1924 = 127.088,7; 1925 = 117.863,7; 1926 = 23.662,3; 1927 = 143.819,3; 1928 = -133.410,0; 1929 = -55.736,8; 1930 = 12.734,1; 1931 = 54.710,5. La rentabilidad: 1923 = 21,3 %; 1924 = 12,7 %; 1925 = 11,8 %; 1926 = 2,4 %; 1927 = 14,4 %; 1928 = -13,3 %; 1929 = -5,6 %; 1930 = 1,3 %; 1931 = 5,5 %. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547 y 5233.

⁷¹⁴ *El Espejo* (Díaz, Lage y Cia.), *Insua y Vizoso*, *Hijos de B. Escudero y Cia.* ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

encontraba en medio de una fuerte crisis⁷¹⁵.

El sector eléctrico gallego, en su conjunto, había experimentado desde sus orígenes, a finales del siglo XIX, una larga fase de crecimiento, aunque tuvo un escaso protagonismo a nivel nacional hasta finales de los años cuarenta. Destacan dos momentos de relativa aceleración: la puesta en marcha de los primeros saltos hidroeléctricos (1903-1907), y los años 1928-1932, que coincidieron con la fusión de la CEC, la EIC y las FCGE (en 1928)⁷¹⁶, y la entrada en funcionamiento del principal salto de preguerra, el del Tambre, en 1925 (Carmona, 1999: 1378; Alonso Álvarez, 2000: 29).

Carmona (1999: 1382) señala que a partir de aproximadamente 1917 se dio el pistoletazo para el inicio del proceso de concentración del sector eléctrico en Galicia, ante la previsión de entrada de los más importantes grupos eléctricos españoles en la región. A partir de entonces se acentuó uno de los rasgos definitorios del sector, la fuerte propensión de las sociedades suministradores a alcanzar acuerdos sobre precios y/o mercados, que junto con el acusado predominio de la generación hidráulica, son dos de las principales características durante la preguerra civil (Carmona y Pena, 1989: 40).

Sin embargo, durante los años veinte la dimensión del sector era todavía reducida. El principal problema era el escaso desarrollo industrial, lo que se traducía en una baja demanda de fuerza y tracción. Como consecuencia, el coeficiente de utilización (indicador de la productividad en el sector eléctrico), resultaba muy desigual de unas empresas a otras. La SGGE mostraba coeficientes elevados, pero la mayor parte de las empresas, situadas en un interior donde el único consumo era el alumbrado, tenían un coeficiente de utilización muy bajo, lo que obligaba a mantener altos precios

⁷¹⁵ Respecto a la producción de cueros y pieles, el Ministerio de Trabajo estimaba que en 1914 se transformaban mensualmente en suelas y becerros más de 3.500 cueros. Su situación productiva exacta a mediados de los años veinte era difícil de valorar, pero se hallaba en franca recesión. Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria. Dirección General de Trabajo y Acción Social, *Estadística de los salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1925*, Madrid, 1927, p. cli. Según *Galicia eterna*, Barcelona, Ed. Nauta, 1980, de 216 fábricas existentes en 1917 se pasó a 109 en 1922.

⁷¹⁶ *Estatutos de la S.A. Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad. Aprobados por Junta General de 27*

de la energía y limitaba su capacidad de acometer nuevas inversiones (Carmona y Pena, 1989; Carmona, 1990b: 42).

CUADRO 65. BENEFICIOS Y RENTABILIDAD SOBRE EL CAPITAL SOCIAL OBTENIDOS POR LAS EMPRESAS DE SUMINISTRO ELÉCTRICO DOMICILIADAS EN A CORUÑA, 1923-1930

	1923		1924		1925		1926		1927		1928		1930	
	B°	R	B°	R	B°	R	B°	R	B°	R	B°	R	B°	R
CEC	207.463	10,4	236.864	11,8	253.016	12,7	291.014	14,6	257.970	12,9	124.542	6,2	-	-
FCGE	339.023	16,9	327.020	16,3	400.671	20,0	472.521	23,6	553.758	27,7	1.375.807	15,3	1.105.752	12,3
H. Pindo	-	-	260.103	21,7	177.171	14,8	507.415	42,3	311.944	26,0	121.887	10,2	357.038	29,8
SGGE	500.165	2,5	893.020	4,5	999.629	5,0	349.371	1,7	661.484	3,3	715.341	3,6	1.648.169	18,3

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Libros 4545-4547, 4564-4566 y *Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas*. B° = beneficios; R = rentabilidad (en porcentaje)

La acentuada compenetración entre la banca y las empresas eléctricas, con una fuerte participación en sus Consejos de Administración, condicionó el devenir del sector en los siguientes años. El posicionamiento en Galicia de grupos de capital español, en particular el Banco de Vizcaya, en los años de la posguerra europea obligó a la SGGE a acelerar sus planes de concentración empresarial. En 1921 se aprobaron las bases para un acuerdo con la *EPVR* y con la *Sociedad de Gas y Electricidad de Santiago* (SGES), en la que se proponía la formación de una nueva empresa, a partir de la fusión de las tres y la inclusión en ella del concesionario del salto del Tambre. La fusión se produjo el 11 de julio de 1923, bajo la razón social de la antigua SGGE, con un capital nominal de 20.000.000 pts, y con el apoyo bancario de Sobrinos de José Pastor, Hijos de Olimpio Pérez (Santiago) y la Banca Marsans de Barcelona⁷¹⁷. En 1926 la SGGE

de Marzo de 1928, La Coruña, Tip. El Ideal Gallego.

⁷¹⁷ Carmona (1999: 1383). En apariencia, el proceso de fusiones dentro del sector eléctrico español confluyó sobre dos empresas, las FCGE y la SGGE. Sin embargo, ambas pertenecían a un mismo grupo empresarial, el del Banco Pastor, ya que el presidente del banco se sentaba simultáneamente en la presidencia de los Consejos de Administración de ambas empresas eléctricas (Carmona y Pena, 1989: 45). En 1930 se firmó un convenio entre la FCGE y la SGGE (que ambas sociedades encuadraban dentro de la tendencia mundial dominante en los negocios eléctricos hacia las concentraciones empresariales), por el que se estrechaban los vínculos entre dos sociedades que ya eran aliadas, al estar unidas por un contrato de auxilio mutuo y de explotación en las distintas zonas de contacto. Ese contrato ofrecía "las máximas facilidades técnicas para la conexión de líneas y utilización de saltos y centrales de reserva, lo que beneficiaba a los servicios y los clientes de ambas entidades". Partiendo de los principios fundamentales del respeto absoluto a la personalidad e independencia de las dos sociedades y de la explotación en beneficio común de los mercados eléctricos de Galicia, se acordó una participación recíproca de cada empresa en el capital social y funcionamiento de la otra. Para ello, la SGGE adquirió el 40% del capital social de FCGE, a razón del 180%, situando dos personas en el Consejo de

adquirió los bienes de la *Cooperativa Santiaguesa*, y en 1932 la *Eléctrica Sarriana*, de Sarria (Lugo). En 1929 adquirió las sociedades *Hulla Blanca* y *Eléctrica de Pontevedra-Marín*, y en 1930 la sociedad *Eléctrica de Orense*. El 1 de enero de 1936 absorbió estas tres empresas filiales, controlando su red de distribución⁷¹⁸.

La CEC incrementó notablemente su actividad a lo largo de los años veinte. Además, los beneficios y la rentabilidad crecieron ininterrumpidamente respecto al período anterior, hasta 1928, en el que los beneficios disminuyeron por primera vez desde el final de la guerra mundial. En el caso de FCGE se mantuvieron a un nivel constante esa misma fecha, en que el balance arrojó un fuerte crecimiento, lo que apunta a la incidencia de los procesos de fusión que se estaban llevando a cabo en el sector. La SGGE siguió una tendencia similar. Por tanto, la conclusión es clara: los años veinte suponen la consolidación del sector eléctrico en A Coruña, con una notable expansión

Administración, y la FCGE adquirió 1.000.000 pts en acciones de la SGGE, a la par, logrando un puesto en su Consejo. Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad, S.A. ejercicio nº 12, año de 1930. *Memoria redactada por el presidente de esta sociedad que presenta el Consejo de Gobierno a la Junta General de Accionistas que habrá de celebrarse el día 30 de marzo de 1931*, La Coruña.

⁷¹⁸ Sociedad General Gallega de Electricidad, S.A. *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas convocada para el 26 de Abril de 1936. Ejercicio de 1935*. La Coruña, p. 3. Esta empresa formó parte del grupo del Banco Pastor. De hecho, el servicio financiero de la empresa en A Coruña lo realizaba inicialmente Sobrinos de José Pastor y, más tarde, el propio Banco Pastor. Después de una ampliación de capital a 40 millones de pts en 1930, en diciembre de 1941 se elevó a 125 millones, fundamentalmente como resultado de la adquisición de las Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad en 1946 en 15.000.000 pts. En marzo de 1949 adquirió la Electra Popular Coruñesa, pasando el capital social a ser de 250.000.000 pts. *Anuarios Financieros y de Sociedades Anónimas*.

de la rentabilidad de las empresas domiciliadas en la ciudad (Cuadro 65).

**6. El impacto de la crisis
internacional en la Segunda
República Española. Su
incidencia en A Coruña, 1931-
1936**

6. EL IMPACTO DE LA CRISIS INTERNACIONAL EN LA SEGUNDA REPÚBLICA ESPAÑOLA. SU INCIDENCIA EN A CORUÑA, 1931-1936

6.1. LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA GLOBAL INTERNACIONAL Y NACIONAL

Las dislocaciones que generó la Primera Guerra Mundial provocaron una quiebra del sistema económico internacional. Durante los años veinte, las naciones se vieron obligadas a intervenir sobre determinados resortes macroeconómicos que perturbaban el funcionamiento global del sistema. Sin embargo, la irrupción de esta creciente intervención no subsanó los problemas generados por la guerra, sino que, al contrario, los intensificó. Por ello, el escenario económico internacional durante los años veinte fue inestable.

Como suele acaecer con todos los grandes acontecimientos, no existe una única interpretación de las causas que provocaron el cambio de ciclo que se inició a finales de la década y se aceleró a partir de 1930, de ahí que tienda a ser contemplado desde una óptica más globalizadora. Cada vez existe un mayor acuerdo a la hora de admitir que la combinación de un amplio abanico de trastornos a nivel internacional durante los años veinte en numerosos países condujo, junto con factores coyunturales, a una gran depresión sin precedentes en la historia de la economía mundial.

En primer lugar, los desequilibrios generados por el desigual desarrollo económico internacional, con un ensanchamiento de las distancias entre ricos y pobres. En segundo lugar, los importantes desajustes económicos internos de Estados Unidos. En tercer lugar, la crisis de los sectores industriales tradicionales y los excesos de capacidad en las nuevas ramas, fenómeno extensible también al sector primario a nivel mundial. Y, finalmente, la inadecuación de la teoría económica para hacer frente a los nuevos problemas económicos. Como lo calificaría Temin, la adherencia doctrinal a políticas económicas caducas, manifestada en la obstinación por mantener el patrón oro y la ortodoxia fiscal, y una interpretación de la crisis que ignoraba los nuevos equilibrios del orden capitalista. En cualquier caso, aunque la responsabilidad no

correspondiese en exclusiva a Estados Unidos, hay que insistir en el origen norteamericano de la crisis, que determinó, según Aldcroft, el calendario, duración y gravedad de la crisis mundial, debido al enorme peso de este país en la economía mundial. Cualquier indicador que se emplee para caracterizar la crisis arroja un balance muy adverso: reducción del comercio internacional a mínimos históricos, crisis industrial, con fuerte caída del producto, deflación de precios, quiebras bancarias, ruptura del sistema de pagos internacional, aumento del desempleo, etc.

Frente a esta situación, las recetas económicas aplicadas fueron completamente ineficaces y contraproducentes, conduciendo a un agravamiento de la misma. Y lo que es peor, generaron un caldo de cultivo favorable a la aparición de movimientos, políticas y regímenes antidemocráticos en el Viejo Continente, en cuya radicalización se encuentra uno de los gérmenes de la Segunda Guerra Mundial.

Antes de llegar a ese trágico desenlace, los gobiernos ensayaron políticas anticíclicas de desigual éxito. Algunos continuaron con fórmulas ortodoxas (Gran Bretaña), mientras otros aplicaron nuevos planteamientos, basados en las nuevas políticas económicas disponibles en el mercado (escuela sueca, doctrina keynesiana, etc.). En cualquier caso, la recuperación, excepto el heterodoxo modelo alemán, fue muy desigual, y los países menos desarrollados no extrajeron excesivo provecho, debido a que el escenario económico ultra-proteccionista obstaculizaba su crecimiento. En el mejor de los casos, las sociedades debieron convivir con altas tasas de desempleo. En el peor, admitir soluciones con un alto coste social o político, como el fascismo, el nazismo o el estalinismo. La preparación para una futura contienda militar fue prácticamente la última posibilidad para engancharse al tren de la recuperación económica, a pesar del terrible coste que ello supuso.

Tras la guerra mundial, España había logrado converger a un ritmo acelerado con respecto a los países más desarrollados, disfrutando de varios años de una inusual prosperidad comparada. Sin embargo, a finales de los años veinte, la española todavía seguía siendo una economía atrasada y aislada respecto a la Europa occidental, con un gobierno centrado en el logro de la creación de un mercado interior, pero no en la

mejora de la tradicionalmente baja competitividad en el exterior (Prados, 2003).

En estas condiciones, inició su andadura un nuevo régimen político. La Segunda República constituyó una alternativa esperanzadora para España frente a las insuficiencias y fracasos del sistema político-social de la Restauración, que se hallaba agotado en sus posibilidades al término de cincuenta años de funcionamiento ininterrumpido. El sistema sufrió de lleno los efectos de la depresión, y más tarde llegaría a su fin bajo la influencia de los desequilibrios estructurales de la sociedad española, agravados por las consecuencias de la crisis internacional (Hernández Andreu, 1980: 107).

Sin embargo, la crisis se sintió en España algo más tarde que en el resto del mundo desarrollado (Harrison, 1983a: 304). Su impacto, además, fue menor que en la mayoría de los países europeos, tanto por lo que se refiere a la caída de la renta como por lo que respecta a la reducción global del comercio⁷¹⁹. Su principal consecuencia fue, tal vez, que el desorden económico arrastró consigo la descomposición política del régimen. Además, los primeros pasos dados por el sistema de transición de la Dictadura a la República no supieron cómo actuar frente a la crisis que se avecinaba, con lo que dejaron sin resolver los problemas heredados por los gobiernos republicanos (Aracil y Segura, 1995: 396). De ahí que se haya insistido frecuentemente en el comportamiento atípico de la economía española durante los primeros años de la depresión. A diferencia de lo que sucedía en otros países, los precios se sostuvieron relativamente y la producción industrial no empezó a caer hasta el año 1931, además de hacerlo con menor intensidad, lo que permitió a la economía española capear el temporal económico mucho mejor que gran parte de los países europeos (Martín Aceña, 1987: 122).

Hay varias explicaciones a esta aparente paradoja. La tesis defendida por Comín y Martín Aceña ha puesto el acento sobre la incidencia de la crisis económica

⁷¹⁹ Hernández Andreu (1986: 119) sostiene la tesis de que el descenso del comercio exterior entre 1929 y 1934 fue tan acusado, o incluso más, que el experimentado en los grandes países capitalistas, y algo similar ocurrió con el ritmo de crecimiento económico, que siguió la tendencia de los demás países desarrollados. Palafox (1980a, b) le asigna un papel episódico al comercio exterior en el desarrollo de la

internacional y sus efectos sobre las expectativas. En primer lugar, la elevada protección arancelaria propia de nuestro país, que forma parte de una tendencia a largo plazo, y que se inscribe dentro del denominado nacionalismo económico. Frente a ella, se ha argüido que la Segunda República practicó una política comercial diferente de la de la Dictadura. Sin embargo, ésta no sería más que una continuación de las tendencias previas⁷²⁰. Aunque más liberal y reformista, sólo logró en parte desprenderse de su carácter dirigista, porque no se suprimieron los mecanismos de intervención del Estado.

Por otra parte, hoy tiende a considerarse que en los años veinte y treinta la economía española no se encontró tan aislada del comercio mundial como se había sostenido. En todo caso, la depreciación de la moneda en los años finales de la Dictadura sí contribuyó, probablemente, a aislar la economía de la deflación internacional, aunque el proceso inflacionario que teóricamente debería haber desencadenado a nivel interno no fue suficiente para reactivar la demanda⁷²¹. En segundo lugar, el reducido peso relativo de las inversiones extranjeras también habría minimizado el impacto de la reducción del crédito internacional, antes y después de la deflación estructural.

Por tanto, por lo que se refiere a los resortes exteriores de la crisis, en España ésta se manifestó principalmente a través de una reducción del comercio exterior de bienes y servicios (especialmente el de exportación), debido a la caída de la demanda exterior, sobre todo de las naciones más industrializadas (Harrison, 1983a: 301). En

crisis española.

⁷²⁰ La política económica dictatorial, en buena medida, se enfundó en el envoltorio de un mero corporativismo autoritario. Ya Fontana y Nadal habían advertido de las apariencias del intervencionismo estatal en la economía, llegando a la conclusión de que el nacionalismo de la Dictadura fue en gran medida falso.

⁷²¹ Hernández Andreu (1980: 208), Martín Aceña (1983: 611). En opinión del autor, "la flotación de la peseta permitió, en la práctica, el aislamiento del sistema monetario español de la crisis financiera internacional". "El ajuste de la economía española a la caída de la demanda monetaria internacional se realizó a través del tipo de cambio, y no mediante un descenso de los precios interiores" factor clave para entender por qué la depresión afectó a España superficialmente, al menos durante los primeros años Martín Aceña (1983: 646). Según Tortella y Palafox (1984: 89), el elevado nivel de concentración de muchos sectores y empresas, que hacían frente a funciones de demanda bastante rígidas, provocó que éstas actuaran manteniendo unos precios elevados, en vez de disminuir sus costes mediante la innovación e invención.

consecuencia, la caída del sector exterior afectó a los sectores exportadores tradicionales, es decir, la agricultura y la minería. Pero el sector exterior sólo representaba una fracción reducida de la renta nacional (Palafox, 1980a). En términos productivos, la incidencia fue desigual por sectores. Su impacto sobre el sector agrario, en su conjunto, no fue especialmente perceptible. Pero sí lo fue sobre el sector industrial, en donde se desató una crisis que afectó especialmente a las industrias básicas, habitualmente caracterizadas por una mayor sensibilidad a las fluctuaciones económicas, por efecto de los mecanismos de multiplicación y aceleración.

Pero la crisis también se vio agravada por factores internos específicos de la economía española. Según Palafox, parte de la responsabilidad habría que adjudicársela al cambio en los mecanismos de acumulación, provocado por la sustitución de la política económica de la Dictadura por la republicana. La manifestación más importante de este giro se había concretado en una reducción del gasto público. Tras la sustitución de la Dictadura, se buscó el saneamiento de la situación financiera del Estado, inicialmente durante la Dictablanda, con Argüelles en el Ministerio de Hacienda, y posteriormente con Indalecio Prieto ya durante la República. El objetivo era tratar de lograr el equilibrio presupuestario lo más rápidamente posible, única política viable, dado el desorden financiero existente por entonces. Pero el resultado fue la depresión de aquellos sectores que dependían del gasto público. Asimismo, la República permitió un aumento de salarios y una reducción de las horas de trabajo, medidas que buscaban mejorar las condiciones de vida y laborales de la población española⁷²². Esto explica la desigual evolución de los sectores industriales. Mientras la industria siderúrgica reducía a la mitad su producción entre marzo de 1930 y septiembre de 1931 (Harrison, 1983a, b), las industrias de bienes de consumo evolucionaron más positivamente durante el

⁷²² Hernández Andreu (1986: 164) señaló que el aumento de los salarios durante los primeros años de la República tuvo un alcance limitado. Por un lado, benefició únicamente a los trabajadores ocupados, al permitir una mejoría de su nivel de vida provocada por el descenso o constancia de los precios. Por otro, los salarios en aumento contribuyeron con la depreciación monetaria a frenar la caída de precios de venta, pero no supusieron un alza. En tercer lugar, el aumento de los salarios presionó a los empresarios, por la vía del incremento de los costes de producción, no compensados por unos declinantes precios de venta. Como contrapartida negativa de esta última derivación, resalta el hecho de que se redujeron las expectativas empresariales. Finalmente, señala el autor, el ritmo de crecimiento salarial se interrumpió en 1934, aun cuando se reanudase en 1935 y 1936.

mismo período.

La coyuntura política fue asimismo decisiva, pues la reacción de los grupos sociales dominantes a la llegada del nuevo régimen fue desfavorable. La República tuvo que enfrentarse a la resistencia de los sectores económicos más identificados con las ventajas corporativas derivadas del proteccionismo y del intervencionismo estatal anteriores. La respuesta fue claramente hostil, y su primera manifestación fue la fuga de capitales al extranjero durante los primeros años del nuevo régimen. Pero los dirigentes republicanos tuvieron que luchar contra la disminución de las emisiones de capital privado, de la constitución de sociedades y de los depósitos bancarios, la reducción de créditos bancarios, la caída generalizada de las cotizaciones bursátiles, el estancamiento y el retroceso de la construcción y el boicot de los grandes propietarios agrícolas, que comportó un incremento de la tensión social en el campo (Aracil y Segura, 1995: 397-398).

La involución política que supuso el Bienio Negro no significó una modificación apreciable en el rumbo de la economía española, por cuanto, aunque inicialmente supuso una mejoría de las expectativas de los sectores empresariales, su política de contención de salarios y de freno de la reforma agraria iniciada poco tiempo antes agudizó las tensiones sociales y paralizó la demanda agregada, tanto por la vía del consumo como de la inversión pública.

La crisis tocó fondo en 1933, el año de mayor intensificación de la recesión económica, nacional e internacionalmente. Aunque el paro alcanzó un nivel inferior al de otros países más avanzados y a pesar de que conservaba una fuerte componente estructural, propia de una economía atrasada (Comín, 1991: 132), éste alcanzó su punto máximo, duplicándose en 1931-35 (Harrison, 1983a: 299; Martín Aceña, 1987: 124). Pero conviene tener presente que el freno a la emigración exterior repercutió muy negativamente sobre este indicador, a la vez que reducía las entradas de divisas que enviaban los emigrantes. Según Martínez Cuadrado (1974: 335), ese aumento del paro provocó un recargo de la población activa en los servicios que lastró las relaciones industria-sector terciario durante el período republicano

Según el IPI de Carreras, la producción industrial muestra signos de recuperación a partir del año 1934, y en 1935 se había superado ya el bache, recuperando prácticamente el nivel de 1931, aunque los índices sectoriales presentan tendencias opuestas: evolución desfavorable de las industrias de bienes de producción y de las industrias exportadoras frente a la tendencia inversa de las industrias de bienes de consumo, químicas y electricidad⁷²³.

Por su parte, la Segunda República fue un período de singular trascendencia para Galicia, en el que estaba alcanzando su punto culminante un proceso de modernización de las estructuras socioeconómicas que había venido desarrollándose durante los decenios precedentes (Velasco, 2002: 227). A la altura de la Segunda República, Galicia no era un país sumido en la miseria, aunque sí mostraba algunas diferencias con el resto de España en varios aspectos: en la estructura social (manifestada en la carencia de una burguesía industrial y en la permanencia del caciquismo), en la demografía (emigración persistente), en la economía (minifundismo), en la política (escasa articulación de los partidos, atomización), etc.

Con todo, en Galicia se habían formado, o estaban en proceso de constitución, algunos grupos industriales-capitalistas (en torno a las conservas y la electricidad), y una pequeña burguesía “vilega”⁷²⁴, además de existir focos de proletariado industrial (pero no grandes conglomerados proletarios) en Vigo, Ferrol o A Coruña.

Aunque la organización masiva de los trabajadores gallegos tuvo lugar con un cierto retraso comparativo, el sindicalismo, y con él el movimiento obrero, experimentaron en conjunto una expansión sin precedentes, de manera que “en la rural y pacífica Galicia” la conflictividad social se situaba al nivel de las zonas industriales de España (Carmona, 2001a: 27; Pereira, 2002: 135, 2001: 370; Velasco, 2003: 8). La afiliación experimentó un fuerte crecimiento en el período 1931-33, aunque la represión

⁷²³ Según el indicador del Gasto Nacional Bruto en 1931-35 no se podría hablar con propiedad de Gran Depresión en España, sino de estancamiento o somera depresión (Carreras, 1985a).

⁷²⁴ En las principales ciudades y villas cabeceras de comarca, en donde desarrollaba una amplia gama de funciones (comercio, banca, préstamo, administración de tierras...) (Villares, 1998: 108-109).

del bienio negro provocó una caída coyuntural del número de asociados⁷²⁵. Los sectores punta de la asociación obrera se encontraban en la industria y los servicios de las ciudades industriales, con porcentajes de afiliación superiores al 50 % de los trabajadores. Asimismo en la construcción, en los oficios semi-artesanales de las restantes ciudades y algunas villas, y en el colectivo de los marineros de la pesca industrial⁷²⁶. Las raíces de este movimiento se encontraban en la persistencia de núcleos extremadamente conflictivos como A Coruña, probablemente la capital con el movimiento obrero más veterano y combativo (Pereira, 2002), lo que explica la recuperación de la tendencia anarco-sindicalista tras la pérdida de representación forzada por la represión dictatorial. Como resultado, se produjo un fuerte aumento de la conflictividad laboral, que cristalizó en numerosas huelgas durante el período republicano, además de la huelga revolucionaria de octubre de 1934 (Alonso, 1991: 238-239, 267; Lamela, 1998: 35; Garrido Moreira, 2001: 265-281).

Junto a estos grupos socialmente dominantes, existían otras categorías profesionales de distinto tipo, como pequeños comerciantes, dependientes de comercio y obreros de gran diversidad laboral, que completaban la composición de una sociedad que en el primer tercio del siglo vivió importantes transformaciones internas (Villares, 1998: 108-109).

La reducción de determinadas importaciones del extranjero, tales como la

⁷²⁵ A partir del triunfo de las derechas en las elecciones de 1933, la legislación social del primer bienio dejó prácticamente de tener vigencia. La patronal se endureció. Pero esto generó una respuesta también virulenta por parte de las organizaciones de trabajadores (Tuñón, 1985: 118).

⁷²⁶ Fernández Casanova (1998: 164-165). Según Pereira, la tasa de afiliación en Galicia en 1932 (medida mediante el cociente afiliados/población activa) alcanzaba cifras importantes, aunque inferiores a las de España. En las ciudades (es decir, en el sector predominantemente industrial y de servicios), la tasa alcanzaba el 34 %, mientras en las villas descendía al 7 %. Por sectores, la pesca registraba los valores más elevados (20 %), frente a un 1,4 % del sector agrario, para un total general del 7 %. *Vid.* Pereira (1992a: 12), quien toma los datos de Beiras (1970), González Probados (1983) y *Solidaridad Obrera*, nº 87, 3-IX-1932. Además, las sociedades marineras existentes en Galicia durante el período republicano complementaban la acción del movimiento obrero. Entre 1930 y 1936, en la provincia de A Coruña se crearon un total de 60 sociedades, de las que 28 de ellas eran de carácter obrero y 27 eran Pósitos de pescadores, con un dinamismo muy similar al de la provincia de Pontevedra, en donde se constituyeron 65 sociedades (Pereira, 1992b: 169). Los Pósitos de pescadores eran organizaciones cooperativas que pretendían la "liberación completa de la clase marinera", y que se habían constituido extensamente en Galicia, sobre todo desde que las leyes los regularon y fomentaron desde aproximadamente 1915 (Santos

madera de Finlandia, la apertura de nuevos mercados para las conservas, etc. proporcionaron a Galicia una situación de equilibrio económico en términos comparativos quizá más adecuado que el que vivía la España latifundista o las zonas industriales, aquejadas de unas elevadas cifras de desempleo y una situación social explosiva (Máiz, 1988: 13, 18, 21).

Pero los años treinta fueron de estancamiento económico, con la excepción principal de la creciente especialización pesquera y conservera. La región continuaba ocupando una posición marginal dentro del conjunto del país. La creación de nuevas sociedades y el capital invertido en Galicia atravesaron una importante crisis en el tránsito de la Dictadura a la República (1928-1930), situándose en los niveles más bajos del primer tercio del siglo XX. De hecho, las cifras de capital experimentaron una notoria depresión incluso desde 1926 (Abreu, 1992: 262). La crisis de 1929 coincidió en Galicia con el desarrollo de los sectores productivos básicos: sector agropecuario y complejo marítimo-pesquero, y, además, la recesión afectó a un sector industrial que todavía era pequeño y sin consolidar (Máiz, 1988: 19).

El indicador de constitución de sociedades refleja con claridad la cronología de la crisis en la economía regional. En una primera fase, la tendencia es ascendente, continuadora de una breve coyuntura alcista que se inició en el ocaso de la dictadura, y que se prolonga hasta 1931 en la provincia de A Coruña y hasta 1932 en la de Pontevedra, en tanto que para esos años la actividad constitutiva se hallaba disminuida en las dos provincias interiores (Gráfico 1)⁷²⁷. Por tanto, las dos provincias costeras marcaron la pauta de la coyuntura regional (Abreu, 1992: 256), que todavía se sostuvo hasta el año 1933. Si lo que se considera es el volumen de capital agregado de las nuevas sociedades, A Coruña alcanza su máximo en 1932, mientras Pontevedra presenta un crecimiento hasta 1933, e incluso en 1934 la caída no fue demasiado pronunciada (Gráfico 2 y Gráfico 3).

Castroviejo, 1994: 38).

⁷²⁷ En España, el incremento del número de sociedades constituidas perduró hasta 1933. Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado.

Como ocurriera durante los períodos previos, las distintas formas societarias tuvieron un comportamiento divergente. El dominio en A Coruña continuaba correspondiendo a las sociedades colectivas y a otras formas sociales (sobre todo a estas últimas), mientras que la constitución de sociedades anónimas presenta una cierta atonía, ante la precaución de los empresarios provocada por unas expectativas inciertas⁷²⁸.

A partir de 1933 se aprecia con claridad el impacto de la crisis sobre las economías coruñesa y pontevedresa, alcanzando el punto más bajo del ciclo en 1935, a un nivel incluso más bajo que el de 1936 (al menos en A Coruña), lo que apunta a una tendencia a la recuperación, cercenada con el desencadenamiento de la Guerra Civil.

La base industrial gallega atravesó un auténtico punto de inflexión durante la depresión. Durante los primeros momentos no se produjo una contracción de las exportaciones ni de la producción, sino que éstos se mantuvieron a niveles altos, gracias al efecto favorable de la depreciación de la peseta. Pero las elevaciones arancelarias de algunos países, los contingentes establecidos en Francia, y los problemas de impagos de los países latinoamericanos (sus principales clientes) acabaron con la trayectoria ascendente de las exportaciones gallegas en el sector más importante, el de las conservas de pescado (Carmona, 1990b: 38; Carmona, 2001a: 26).

Sin embargo, la historiografía regional ha venido insistiendo durante los últimos años en la existencia de algunos sectores más dinámicos, que estaban intentando superar los obstáculos que habían bloqueado su desarrollo. Así, la economía gallega dio pasos importantes en la búsqueda de una mayor inserción en el mercado interior español. El ejemplo más sobresaliente fue el de la industria conservera, que reorientó con rapidez y eficacia sus mercados, desde el exterior hacia un mercado nacional hasta entonces desatendido, lo que permitió a los conserveros mantener la tendencia ascendente de la producción. Las razones que explican esa rápida reorientación fueron, esencialmente,

⁷²⁸ Como resultado, el balance en comparación con España era desalentador para 1930, ya que sólo tres empresas gallegas se situaban entre las 200 primeras españolas (Carmona, 1998: 157).

dos. Por un lado, la mejora en la distribución de la renta y la tendencia positiva del consumo durante los años de la República. Y, por otro, el descenso del coste de algunas materias primas, en especial el pescado, gracias a la extraordinaria abundancia de la pesca a lo largo de la República (en especial de la sardina), lo que deprimió su precio de venta en lonja (Romaní, 1981: 113; Carmona, 1990b: 38-39; Carmona, 2001a: 26).

Durante estos años no se interrumpió la modernización de la agricultura gallega (Fernández Prieto, 2000), aunque la evolución que venía registrando durante el primer tercio del siglo se desaceleró, por efecto de un estancamiento de la demanda interna y de los precios, y del deterioro de la relación de intercambio (Martínez López, 2000b). Con todo, se puede distinguir una continuación de las tendencias que definen, en conjunto, el primer tercio del siglo XX: reconversión del sistema de cultivos, intensificación de la producción, aumento de la utilización del factor capital, incorporación de maquinaria y fertilizantes químicos⁷²⁹, incremento de la productividad y crecimiento cuantitativo y cualitativo de la cabaña ganadera (Villares, 1991: 153-154). En gran medida, el cambio se vio facilitado por la intensa ola de privatización de la tierra que acompañó a este gran período, sobre todo, a los años veinte⁷³⁰.

Con todo, la tarea era ardua, debido a la permanencia de algunos elementos

⁷²⁹ A pesar de todo, debemos tener en cuenta que en los años treinta, Galicia mostraba un nivel de mecanización de su agricultura bastante bajo, incluso en comparación con una España también escasamente mecanizada (Martínez López, 1995b: 120-121). La mecanización, en realidad, arrancó a principios del siglo XX, con un fuerte incremento entre 1907 y 1914, una paralización durante la guerra europea, y un nuevo relanzamiento del proceso a partir de principios de los años veinte (Fernández Prieto, 1992: 330-335). La depresión de los años treinta hizo descender sensiblemente las compras de maquinaria agrícola y el proceso de renovación tecnológica de la agricultura por parte de un campesinado afectado por la depreciación de sus productos. Los fertilizantes siguieron un comportamiento muy similar (Fernández Prieto, 1992: 405; 1994; 1998: 32; Martínez López, 1995a: 206).

⁷³⁰ A pesar de ello, la Cámara de Comercio de A Coruña señalaba que desde 1933 los rendimientos de las tierras de la provincia se habían reducido levemente, debido a la escasez de abonos, a las condiciones climatológicas y a la falta de mano de obra en el campo. Asimismo, la producción ganadera, de leche y derivados o huevos siguió una tendencia de estancamiento tras el inicio de la crisis, dentro de un contexto de crisis agropecuaria que asoló Galicia tras el crack de 1929, provocando la desaparición de un cierto número de establecimientos. Los años treinta fueron testigo, además, del comienzo de la penetración de fuertes grupos empresariales no nativos (Martínez López, 1991: 26; Bernárdez Sobreira, 1997: 379). *La economía coruñesa en los últimos años. Memoria comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña de los años 1945 y 1946*, La Coruña, pp. 18 y 35-43. García Ramos (1933).

retardatarios: foros, caciquismo, predominio de un marcado ruralismo, atraso en las infraestructuras de comunicación, etc.⁷³¹ Elementos, todos ellos, que dificultaban una adecuada articulación dentro del modelo industrial español (Villares, 1982a).

Por su parte, una de las actividades de mayor repercusión en los principales puertos, los negocios relacionados con la emigración y el transporte marítimo, sufrieron también con intensidad el impacto de la depresión (Hernández Borge, 1980: 50), debido a las dificultades económicas y las nuevas políticas migratorias de los países latinoamericanos (Palazón, 1987, 1991), lo que parece confirmar la tesis de que Galicia actuó como reserva de mano de obra⁷³².

Esto se tradujo en un freno de la corriente migratoria (Villares, 1996a: 138), lo que, a su vez, tuvo varias consecuencias. Por un lado, la supresión de varias de las principales líneas de vapores y una fuerte caída en la actividad portuaria. En los puertos de A Coruña y Vigo (Souto, 1990: 39) el movimiento mercantil portuario dependía en alto grado de las grandes compañías extranjeras; y dada la gran vinculación de las ciudades portuarias gallegas con América a través de las corrientes migratorias, el aislamiento internacional las convertía en núcleos muy vulnerables a la coyuntura económica y política de los países receptores⁷³³. Por otro lado, se produjo una importante

⁷³¹ Villares (1982b: 243-244) señala que "la evolución de la economía gallega contemporánea se caracteriza, al menos en su mayor parte, por mantener una constante contradicción entre el nivel de desarrollo de sus fuerzas productivas [...] y su integración en sistemas políticos y espacios económicos representativos de un mayor grado de desarrollo histórico. Este profundo contraste procede [...] de la incapacidad de la sociedad gallega para transformarse y modernizarse en el momento de la transición a la Edad contemporánea y, al mismo tiempo, por su integración pacífica en el ámbito del Estado liberal español".

⁷³² Según Nogueira (1980a: 13), la población gallega desde la segunda mitad del siglo XIX ha carecido de una dinámica propia. El ritmo de evolución demográfica ha venido determinado negativamente por el desarrollo ajeno, ya fuese por la economía española, americana o europea. Así, la población gallega aumentó en las fases de estancamiento económico mundial y se estancó o descendió durante las fases de auge exterior.

⁷³³ Losada (1995: 63). Una alternativa ocasional durante un corto período de tiempo fue el tráfico de pasajeros con fines turísticos que se desarrolló durante los años de crisis previa a la Guerra Civil. Durante este período, las compañías de navegación reconvirtieron sus pasajes, incrementando el número de cruceros de corta distancia con fines turísticos, con el objetivo de paliar la paralización marítima que se registró entre 1929 y 1936. Movimiento de corta duración y del que la ciudad no pudo extraer el máximo partido, debido a la inexistencia de una infraestructura adecuada que la pudiese transformar en un enclave turístico (Rivas Vila, 1960: 4).

disminución de las remesas de la emigración (Carmona, 2001a: 26). Pero, además, la emigración había sido tradicionalmente una salida al paro encubierto en Galicia, y esta vía se cortó de raíz a partir de 1930. En consecuencia, los índices de paro se incrementaron, aunque a un nivel más leve bajo que en las zonas industrializadas del país, debido a las condiciones sectoriales específicas gallegas⁷³⁴. En esta situación, el minifundio en propiedad, que había sido en Galicia una alternativa de (sub)empleo ante las crisis económicas externas, ejerció ese rol durante la crisis de los años treinta (Sequeiros, 1981: 54). En consecuencia, hacia 1936, advierte Carmona (2001a: 26), Galicia se encontraba en la fase baja del ciclo.

6.2. LA COYUNTURA ECONÓMICA EN LA CIUDAD DE A CORUÑA

Las tres ciudades provinciales siguieron un patrón de comportamiento cronológico análogo durante los años treinta, al menos por lo que respecta a sus ritmos evolutivos. Aunque fue una época en conjunto recesiva, se mantuvo una cierta estabilidad hasta aproximadamente 1931, con una caída importante a partir de entonces y una suave recuperación en vísperas de la Guerra Civil⁷³⁵.

La crisis, aparentemente, no tuvo fuertes repercusiones en el tráfico portuario y en la economía de A Coruña, para cuya sociedad la llegada de la República había sido un motivo de especial significación política (Grandío, 2000: 12). El relativo aislamiento de la economía española y la política distributiva republicana probablemente contribuyeron a moderar los efectos de la crisis, al menos durante sus primeras

⁷³⁴ Máiz (1988: 19-20). Galicia era la tercera región con un nivel de desempleo más bajo a finales de los años treinta, sólo superada por La Rioja y Navarra. En el extremo opuesto se encontraban Madrid, Murcia, Extremadura, Valencia, Cataluña y Andalucía (Álvarez Llano, 1986: 50). El paro era más reducido, en parte porque el número de obreros industriales en las ciudades era menor que en otras regiones. Sin embargo, en el campo la situación era angustiosa. “En Galicia hay, sin duda, menos obreros fabriles sin trabajo que en otras regiones. Pero en Galicia gran parte de la población del agro está, para los efectos de la crisis, como si estuviese en paro forzoso. Trabaja en las faenas del campo como siempre. Pero no tiene con qué vivir, lo cual demuestra [...] que sus tierras no le bastan para sustentarse”. “La situación especial de Galicia ante la solución del problema del paro”, *Vida Gallega*, 20 de junio de 1935, y “El agro gallego se muere de hambre”, *Vida Gallega*, 20 de marzo de 1934.

⁷³⁵ La principal diferencia con Santiago reside en que la crisis se manifestó algo más tarde (hacia 1932), tal vez por su menor volumen de relaciones con el exterior, mientras que la recuperación del bienio anterior a la guerra no tuvo lugar en esa ciudad (Bascoy, 1985: 125).

manifestaciones, al frenar la caída del consumo, evitando un descenso brusco de la actividad mercantil, aunque hacia el final del período sí se apreciaba una importante contracción del consumo. Por otra parte, el freno a la emigración exterior permitió a la ciudad canalizar parte del flujo, al igual que las demás ciudades regionales⁷³⁶.

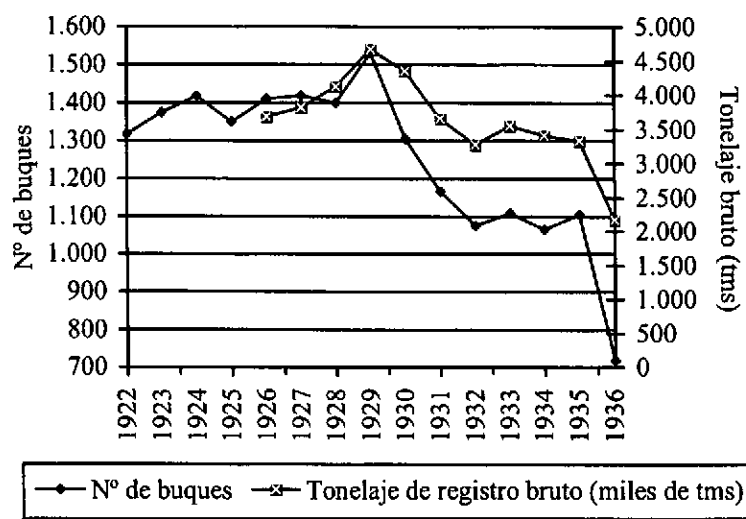
Esto permitió una sustancial expansión física de la ciudad, de manera que los años treinta fueron testigo de una notable actividad constructiva, aunque no en las mejores condiciones⁷³⁷. En este período prácticamente se colmató el Ensanche de principios de siglo, y la ciudad se extendió por el norte, en las barriadas de Atochas y Monte Alto, y por el Sur, en los barrios de Santa Margarita y Os Mallos, en donde se concentraban los mayores contingentes de población obrera (Martínez Suárez y Casabella, 1989: 25, 225).

No obstante, cuando la crisis dejó sentir sus efectos, la economía de la ciudad padeció las consecuencias, a través, principalmente, de la coyuntura que atravesó su principal generador de riqueza, el puerto⁷³⁸. Los puertos gallegos se encontraban sometidos a las influencias de los cambios políticos y económicos, tanto a escala regional o nacional como internacional (González Laxe, de Llano y de Llano, 1999: 27). De este modo, la depresión reforzó las actitudes proteccionistas de muchos países dañando, de este modo, el comercio exterior.

⁷³⁶ Según Sequeiros (1985: 285), "las ciudades fueron quienes capitalizaron la repatriación de emigrantes tras la crisis de los años treinta".

⁷³⁷ Durante la Guerra Civil, señala (Grandío, 2000: 138) que "la tercera parte de los vecinos del término ocupaban locales "insanos que es preciso corregir o sustituir con urgencia», para lo que se solicitaban ayudas al Estado para la construcción de viviendas protegidas".

⁷³⁸ La Cámara de Comercio aseguraba que las cifras globales del tráfico del puerto no indicaban un decrecimiento demasiado acusado. Pero del volumen de la carga general que entró en el puerto había que deducir artículos como el tabaco, la gasolina, el petróleo, los abonos, el cemento, la sal, etc., los unos por estar monopolizados de hecho o de derecho, los otros por ser de consumo prácticamente local, y otros por constituir un tráfico especial o eventual o por ser mercancías no consignadas al comercio mayorista para sus operaciones normales. *Estudio realizado, op. cit.*, p. 21.

GRÁFICO 21. NÚMERO TOTAL DE BUQUES EN TRÁNSITO Y TONELAJE BRUTO REGISTRADO EN EL PUERTO DE A CORUÑA, 1922-1936

FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña

CUADRO 66. MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS Y BUQUES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES, 1929-1939 (ÍNDICE 1929 = 100)

	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
	1929	1930	1931	1932	1933	1937	1938	1939								
Algeciras	100	100	69	89	49	113	43	114	40	105	62	59	61	65	74	60
Alicante	100	100	103	88	98	82	101	87	93	82					37	16
Almería	100	100	71	101	53	91	46	98	40	97					10	31
Avilés	100	100	114	134	110	123	91	100	84	96	5	10	66	49	94	62
Barcelona	100	100	101	102	85	96	96	100	82	93					36	42
Bilbao	100	100	80	44	59	39	56	38	58	37	18	8	49	32	51	34
Cádiz	100	100	51	60	37	46	57	41	29	41	43	29	33	30	25	34
Cartagena	100	100	94	110	71	77	63	84	64	93					23	33
Castellón	100	100	124	66	108	59	108	63	99	61			35	6	93	60
Ceuta	100	100														
A Coruña	100	100	114	88	112	79	117	75	100	73	79	31	84	40	100	48
Ferrol	100	100	32	145	21	70	38	98	33	138	15	63	25	68	45	71
Gijón	100	100	111	80	96	73	97	80	86	90			67	67	78	84
Huelva	100	100	97	25	65	18	58	15	65	15	72	14	70	15	52	12
Málaga	100	100	92	99	84	90	82	86	71	84	33	25	62	37	62	42
Melilla	100	100														
Palma	100	100	86	103	95	95	71	95	65	120	35	24	54	26	54	51
Las Palmas	100	100														
Pasajes	100	100	118	93	109	91	106	85	103	80	57	26	88	62	117	84
S. Esteban P.	100	100														
Santa Cruz	100	100														
Santander	100	100	88	80	73	62	60	57	60	55	12	7	49	36	58	42
Sevilla	100	100	86	97	56	75	57	79	51	47	65	60	84	66	72	55
Tarragona	100	100	98	102	108	102	106	97	92	92					34	33
Valencia	100	100	100	112	82	95	87	90	70	88					32	32
Vigo	100	100	120	55	103	62	93	65	109	68	128	46	119	52	116	27
Vilagarcía	100	100	90	50	72	41	64	43	53	40	32	24	62	39	80	40
MEDIA	100	100	76	71	65	62	63	63	57	63	24	16	37	26	50	37

FUENTE: *Anuarios Estadísticos de España*. (1) Tráfico total de mercancías. (2) Nº de buques totales en tránsito

A pesar de que en el Cuadro 66 no se aprecia la totalidad del período republicano (por ausencia de información), hasta 1932 el movimiento total de mercancías no presenta una tendencia excesivamente preocupante, si lo comparamos con otros puertos españoles más conectados con el mercado internacional, y si consideramos como barómetro exclusivamente el movimiento total de mercancías⁷³⁹. Si consideramos el número de buques, se observa claramente que la crisis ya se inició con el comienzo de la década (Gráfico 21). En torno a 1934 el puerto atravesaba un momento crítico, que se agravó en los dos años siguientes. La situación no mejoró con el tiempo y, así, el futuro se veía con bastante pesimismo, pues 1935 fue un año bastante negativo para la ciudad⁷⁴⁰. Pero, con todo, el puerto de A Coruña no fue el más afectado en su tráfico mercantil por la depresión.

A pesar de los obstáculos existentes, los años anteriores a la depresión contemplaron una relativa progresión de la dotación portuaria⁷⁴¹. Pero las dificultades de todo tipo, principalmente de carácter financiero, no permitieron un desarrollo espectacular de sus infraestructuras⁷⁴². Durante los años treinta el tráfico portuario experimentó algunos cambios. Uno de los más significativos fue el crecimiento de la importación de fosfatos de cal, que se situaron en el ranking de cabeza en los años treinta, completando los productos que venían ocupando las primeras posiciones del movimiento mercantil desde principios de siglo. Las transformaciones agrícolas demandaban una mayor

⁷³⁹ Dentro del sistema portuario español, los puertos que más sufrieron los embates de las crisis fueron los que concentraban su volumen de tráfico en la importación y exportación, mientras que los que mantenían una mayor especialización en tráfico interior y de cabotaje siguieron una evolución más lineal (Aracil, 1989).

⁷⁴⁰ *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1936. Manuel Casás Fernández, en un artículo de esa fecha calificaba el año de muy malo tanto para la economía gallega como para A Coruña, en todos los sentidos.

⁷⁴¹ En vísperas de la Guerra Civil, el puerto contaba con una línea total de atraque de 2.826 m., una superficie en el antepuerto de 1.240 Ha., siendo la superficie del fondeadero usual de los trasatlánticos de unas 100 Ha., y con un calado medio del fondeadero de 13 m. Esta fue la estructura básica que caracterizó al puerto durante la primera mitad del siglo XX (Arizcun, 1944: 89).

⁷⁴² "La Coruña y su puerto", *Galicia industrial y comercial*, marzo de 1934, pp. 9-10. La intervención del Estado proporcionó el necesario marco jurídico-institucional y la financiación imprescindible para acometer la modernización del sistema portuario español (Guimerá, 1996: 131). Sin embargo, a pesar de que numerosos autores han puesto de manifiesto que el tráfico marítimo era mayoritario en el sistema de transportes español hasta los años cincuenta, la aportación estatal a la modernización portuaria se realizó de forma bastante modesta y a un ritmo lento (Frax, 1981; Gómez Mendoza, 1991; Barragán, 1994).

utilización de fertilizantes y la sustitución de los tradicionales abonos orgánicos⁷⁴³. Destacaron, asimismo, los abonos (químicos), cuya presencia se detecta desde la primera década del siglo pasado, pero se consolidaron durante los años treinta, de forma paralela y por razones similares a los superfosfatos⁷⁴⁴.

Si aislamos el tráfico exterior del de cabotaje, es evidente que el primero sufrió más las secuelas de la depresión, debido a las consecuencias que ésta tuvo sobre el mercado internacional, en forma de caída de la actividad comercial a nivel mundial⁷⁴⁵. Pero en A Coruña el impacto fue menor que en los puertos más grandes y más orientados hacia el exterior. Incluso se observa que el tráfico de cabotaje compensó parcialmente la caída del tráfico exterior, al igual que ocurrió en otros puertos (fundamentalmente, los insulares, más Vigo y Tarragona, es decir, puertos con una posición periférica extrema), aunque no sirvió para menguar el impacto sobre el conjunto de la economía urbana (Cuadro 67).

La responsabilidad en la contracción del tráfico portuario no sería atribuible totalmente al contexto internacional. El alarmante descenso del tráfico se justificaba en que el puerto era antieconómico⁷⁴⁶. Durante estos años se insistió en la desventajosa posición comparativa de A Coruña en términos de costes (Cuadro 68)⁷⁴⁷. A pesar de sus favorables condiciones, era el puerto más caro del Norte de España y el trabajo era escasamente

⁷⁴³ Su procedencia era exterior, del África sahariana francófona. No existía producción cuantitativamente significativa en la región, al carecer de materias primas. De aquí, se distribuía vía terrestre hacia el interior de la región una vez sometido a tratamiento industrial, siendo escasos los envíos al resto de España, dadas las posibilidades de importación más barata por otros puertos peninsulares.

⁷⁴⁴ Los abonos se obtenían vía cabotaje, de las áreas industrializadas (aunque con fuertes importaciones desde mediados de los años cincuenta), debido a la inexistencia de un sector consolidado en la ciudad.

⁷⁴⁵ En España, la navegación de cabotaje resultó beneficiada por la guerra de fletes que se desató a partir de 1929 entre la más poderosa compañía naviera española, la Compañía Naviera Sota y Aznar, y las empresas firmantes del Convenio de Mancomunidad (Transmediterránea, Ybarra y la Compañía Ramón A. Ramos, en 1922). Este conflicto finalizó en 1930, con la firma de un convenio que daría lugar al consorcio de más efectividad y duración en la historia del cabotaje regular en España (Valdaliso, 1997a).

⁷⁴⁶ "La Coruña y su puerto", *Galicia industrial y comercial*, marzo de 1934, pp. 9-10.

⁷⁴⁷ Los conceptos que integraban las tarifas fijadas en los puertos de A Coruña y Vigo eran los que se detallan a continuación. En el puerto de A Coruña: seguro de accidentes de trabajo, retiro obrero, Montepío de obreros, jornales de eslinga o deslinga, apartado, levante sobre camión, carro o vagón, encerados durante tres días. En el puerto de Vigo: peaje (similar al impuesto de muellaje que se satisfacía a la Junta de Obras del Puerto), seguro de accidentes de trabajo, retiro obrero, Montepío obrero, jornales de eslinga o deslinga, apartado, entrega de mercancías. *Estudio realizado, op. cit.*, p. 9.

eficiente. Además, los derechos consulares que se abonaban eran elevados y el relativamente reducido volumen de carga transportado no podía soportar tales costes⁷⁴⁸.

CUADRO 67. MOVIMIENTO MERCANTIL EXTERIOR Y DE CABOTAJE EN LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES, 1930-1939 (ÍNDICE 1930 = 100)

	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
	1930	1931	1932	1933	1937	1938	1939							
Algeciras	100	100	75	71	74	60	61	58	146	34	32	102	45	132
Alicante	100	100	86	96	107	96	86	98					21	48
Almería	100	100	58	94	60	126	26	100					8	64
Avilés	100	100		96		80		63		3		55		77
Barcelona	100	100	85	86	90	102	74	100					16	63
Bilbao	100	100	72	83	71	76	58	86	25	7	23	65	29	89
Cádiz	100	100	101	73	182	57	82	35	143	56	18	60	14	57
Cartagena	100	100	94	72	100	82	79	84					23	44
Castellón	100	100	111	95	144	83	67	73				116	71	168
Ceuta	100	100												
A Coruña	100	100	82	107	98	106	90	87	81	58	16	103	22	124
Ferrol	100	100	38	87	104	131	22	162	15	67	16	120		235
Gijón	100	100	73	87	88	87	44	78			17	60	29	71
Huelva	100	100	70	72	44	87	67	76	60	19	9	70	21	91
Málaga	100	100	80	88	103	81	73	79	31	45	20	103	41	112
Melilla	100	100												
Palma	100	100	109	110	46	89	37	88	131	4	166	11	47	61
Las Palmas	100	100	118	107	136	145	138	115	79	127	60	214	73	256
Pasajes	100	100	98	92	95	91	131	71	66	31	39	87	42	132
S. Esteban P.	100	100												
Santa Cruz	100	100	134	326	147	232	159	170	117	425	111	1.849	167	950
Santander	100	100	97	77	106	60	97	50	10	14	26	75	40	83
Sevilla	100	100	80	81	68	67	64	72	51	88	32	141	25	131
Tarragona	100	100	103	123	121	127	81	126					16	75
Valencia	100	100	94	89	95	101	74	82					30	55
Vigo	100	100	44	121	56	123	83	133	83	155	25	209	42	190
Vilagarcía	100	100	63	76	21	65	28	58		38		70		89
MEDIA	100	100	73	89	80	87	64	79	39	43	23	130	30	126

FUENTE: *Anuarios Estadísticos de España*. (1) Tráfico de mercancías con el exterior.

(2) Tráfico de mercancías de cabotaje

En este período, se acentuó la competencia de otros puertos y otros sistemas de transporte. Durante la década anterior había aumentado el número de puertos habilitados para operaciones aduaneras. Además, el desarrollo del transporte por carretera posterior a la guerra europea trajo consigo un decrecimiento del papel de la ciudad como distribuidora del mercado interior y una pérdida de los mercados del

⁷⁴⁸ Según la Cámara de Comercio, esta situación se podría haber solventado atrayendo carga de otros puertos, para que aquellos derechos consulares se diluyesen. Pero no ocurría así, por lo que la escasa exportación del puerto de A Coruña y la de las rías próximas tenía que buscar su salida por el puerto de Vigo. *Estudio realizado, op. cit.*, pp. 8 y 15.

litoral⁷⁴⁹. A ello se añadía el problema de dotación de infraestructuras portuarias. Algunas operaciones resultaban difíciles y se realizaban ineficientemente, en particular el carboneo. La conflictividad obrera o la organización de las operaciones de carga y descarga por parte de la patronal es probable que incidiesen también en la disminución del número de buques que realizaban aprovisionamiento, pues tales deficiencias desincentivaban las escalas⁷⁵⁰.

CUADRO 68. COSTE DE LAS OPERACIONES COMPARADAS DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y NORTE DE ESPAÑA

Coste por tonelada en pts	A Coruña	Vigo	Musel	Santander	Pasajes	Bilbao
<u>Mercancías:</u>						
Primer grupo	6,35	3,90	3,50	4,00		
Segundo grupo	7,25	a	a	a	2,25	3,50
Tercer grupo	8,15	4,65	4,75	5,00		
<u>Jornales:</u>						
Jornada ordinaria	15,00	13,00	15,00	14,00	11,50 a 13,50	12,00 a 13,50
Jornada festiva (cabotaje)	30,00					
Jornada festiva (altura)	25,00	19,00	26,25	28,00		27,00
Medios jornales	había	no había	no había	había	había	había
Recargo por seguros	25%	16 a 22 %	33%	40%	20 a 22 %	19% y 0,10 tm

FUENTE: *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña*, La Coruña, COCINC, 1935, p. 8

Para la pesca, la década de los años treinta se abrió manteniendo la tendencia iniciada a finales del decenio anterior⁷⁵¹. Hasta principios de los años treinta, no obstante, las repercusiones de la actividad pesquera sobre la flota local fueron escasas, pues ésta era de dimensiones reducidas y estaba compuesta por embarcaciones de pequeño tamaño (Giráldez, 1989). El número de embarcaciones de pesca totales

⁷⁴⁹ A Coruña perdía mercados, siendo sustituida por Vigo, eficaz competidor, especialmente en la zona al sur de Finisterre. Mientras en A Coruña el estancamiento dominaba el panorama portuario, Vigo atravesaba una situación más favorable, debido a su mayor dinamicidad. De hecho, casi no existía comercio portuario con las Aduanas de Betanzos, Pontedeume, S. Uxía de Riveira, Muros y Póvoa do Caramiñal. En el resto, se había registrado una considerable disminución. Se daba incluso la paradoja de que algunos comerciantes importadores de A Coruña traían algunas mercancías del extranjero por ferrocarril, por resultar menores los gastos de almacenamiento. *Estudio realizado, op. cit.*, pp. 5-6, 25, 73.

⁷⁵⁰ A Coruña era de los pocos puertos donde tales operaciones eran organizadas por la patronal. Esto tenía consecuencias en la elevación de los precios. *Estudio realizado, op. cit.*, pp. 16-18.

⁷⁵¹ En 1928, según Peña Novo (1929a: 103), por los puertos de Vigo y A Coruña entraron cerca de cincuenta mil tms de pescado, con un valor de más de 40 millones de pts. De ellas, unas treinta mil tms se dedicaron a la exportación y consumo en fresco y el resto a la elaboración conservera, que cuadruplicaba su valor.

matriculadas en la provincia marítima de A Coruña en 1931 era de 2.458, con un tonelaje total de 10.912 tms y un valor estimado de 4.066.234 pts⁷⁵². La estadística del año 1932 nos proporciona un desglose para el área de A Coruña, señalando que su número ascendía a 303 barcos, con un tonelaje de 3.840 tms⁷⁵³.

Estos años fueron testigo de la consolidación de las principales empresas pesqueras de A Coruña, del asentamiento definitivo de los *trawlers* y del perfeccionamiento de las técnicas de pesca de comienzos de siglo, aunque a un ritmo algo más lento que en el sur de Galicia⁷⁵⁴. El crecimiento de la flota pesquera coruñesa se realizó precisamente durante la primera mitad de esta década hasta la Guerra Civil, lo que se tradujo en un incremento del volumen de capturas y la erección de A Coruña como un puerto pesquero de primer orden, anticipo del esplendor posterior a la Segunda Guerra Mundial (Freire, 1984). La flota de fresco inició una expansión que se mantendría hasta comienzos de los setenta (González Laxe, 1984: 99). De hecho, todavía en 1930 se aprecia un notorio aumento de las capturas, lo que aparentemente constituye un signo del afianzamiento del sector pesquero en la ciudad⁷⁵⁵.

⁷⁵² La mayor parte correspondía a embarcaciones de remo (1.650) y vela (592), mientras las motoras (120) y, sobre todo, las de vapor (96) representaban una fracción más reducida, aunque en este último caso totalizaba el 39 % del tonelaje total de la flota. El personal embarcado total era de 4.093 personas (el 3,3 % nacional). Pero A Coruña se encontraba muy por detrás de la provincia marítima de Pontevedra, con 4.173 embarcaciones, 25.903 tms de desplazamiento y 6.951.838 pts de valor total. *Anuario Estadístico de España*, 1931, pp. 166-167. Según estimaciones, el número de obreros que vivían de esta industria en la provincia era del orden de 7.000, y el capital empleado aproximadamente de 15.000.000 pts. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., p. 396. En Galicia, a la altura de 1932, la flota estaba compuesta por 14.161 embarcaciones, que desplazaban 60.000 TRB, capturaban 127.000 toneladas de pescado, con dotaciones de 58.00 hombres, correspondiendo el 70 % del tonelaje y el 49 % de las embarcaciones ya a barcos de propulsión mecánica (Pereira, 2001: 347-348).

⁷⁵³ De ellas, 128 eran buques de vapor, con un tonelaje total de 2.800 tms (el 73 % del total) y un valor de 2.739.000 pts, 70 motoras y 105 embarcaciones de vela. El personal embarcado total ascendía a 3.829 trabajadores. *Anuario Estadístico de España*, 1932, pp. 184-185.

⁷⁵⁴ Según el Consejo de Industria, op. cit., p. 396, en A Coruña existían 22 vapores de altura (*trawlers*), con un desplazamiento total de 6.000 tms y un valor aproximado de 6.000.000 pts, a los que se añadían 60 vapores (tipo pareja), para pesca de arrastre, con un registro de 5.500 tms y un valor de 6.000.000 pts, y 100 tarrafas (lanchas de motor, tiradas por motor de gasolina), con un peso de 250.000 tms y un valor de 350.000 pts. En conjunto, en vísperas de la Guerra Civil la pesca desembarcada en Galicia llegó a ser el 40 % del total español y el sector daba empleo a unos 58.000 hombres (Fernández González, 2002: 33), datos que revelan la primacía gallega dentro del sector pesquero a nivel nacional.

⁷⁵⁵ La industria frigorífica, muy vinculada al desarrollo de la pesca de altura, vivió un considerable crecimiento a finales de los años veinte, hecho relacionado con la expansión de la pesca gallega a *Grande*

Sin embargo, durante el período republicano se manifestaron algunos síntomas de estancamiento⁷⁵⁶, algo parecido a lo que ocurría en Vigo⁷⁵⁷. Los años 1931-37 se caracterizaron por un marcado descenso en las capturas. La disminución del valor económico de la pesca fue especialmente significativa en A Coruña (*vid.* Gráfico 13, en donde se aprecia que la caída en términos constantes fue mayor que en Vigo), quizá a causa de que la industria pesquera se hallaba por entonces en un período de transformación, que necesitaba consumir grandes capitales en la adquisición de nuevos elementos y utillajes⁷⁵⁸.

En el sector de exportación de pescado en fresco, la norma fue el exceso de oferta, debido a la apertura de nuevas áreas de pesca altamente productivas, que no encontraban salida en el mercado, por rigideces de demanda⁷⁵⁹. La crisis se agravó por efecto de la confluencia de otros factores. En primer lugar, el aumento de los costes de producción (sobre todo, los gastos generales), dado que la mayoría de los inputs

Sole (Carmona, 1998: 159). La producción de hielo de las fábricas de A Coruña a finales de los años veinte se estimaba en alrededor de unas 400 tms diarias. Vázquez Paz, J. en *La Voz de Galicia*, 6 de octubre de 1927. La venta de hielo de la empresa más importante, la *Compañía Frigorífica, S.A.*, ascendió en 1930 a unas 6.555 tms, cantidad hasta entonces no alcanzada. El incremento se gestó en la mejora de las instalaciones acometidas a finales de la década anterior y en la creciente demanda de su producción, dando como fruto un incremento de los beneficios y de la rentabilidad de la empresa (31.900 pts en 1925, 53.500 en 1926, 66.500 en 1930 y 108.424,6 en 1931). *Compañía Frigorífica (S.A.). Memoria correspondiente al Undécimo Ejercicio. Año de 1930*, La Coruña, pp. 6-7. Desde el comienzo de los años treinta, la producción de hielo continuó incrementándose a buen ritmo; pero no ocurrió lo mismo con los beneficios, debido a la subida de los costes. *Compañía Frigorífica, S.A., Memorias, 1930-1936*. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades. Por otra parte, entre 1932-34 se registran algunas de las mejoras costeras de sardina del primer tercio de siglo, que ocasionaron un fuerte descenso de precios, causante de una saturación de los consumidores: fresco, fábricas de conservas y salazones (Romaní, 1981: 113).

⁷⁵⁶ "La Coruña y su puerto", *Galicia industrial y comercial*, marzo de 1934, pp. 9-10.

⁷⁵⁷ Según Souto (1990: 26), los años treinta y cuarenta fueron de especialización pero también de estancamiento pesqueros, con unos grupos empresariales poco articulados con el resto de las ciudades de Galicia y con pocas estrategias de futuro (Souto, 1990: 26). Según el Colectivo Xerminal (1990: 149), la economía viguesa se vio muy afectada por la crisis de 1929, que afectó sensiblemente al sector pesquero.

⁷⁵⁸ Lo que llevó a Peña Novo (1929a: 104) a afirmar que la crisis era "más aparente que real", y que la imagen de crisis, en realidad, procedía de las continuas lamentaciones de los interesados (Peña Novo, 1928c). De hecho, la situación de la flota se calificaba desde los estamentos pesqueros de "verdaderamente angustiosa". Archivo COCINC. Legajo A.D./153, carpeta "Pesca-Crisis de la flota".

⁷⁵⁹ El mercado de la pesca se situaba en el interior peninsular, ya que el consumo era comparativamente menor en la capital y en el resto de la provincia. Por ello, el puerto de A Coruña era esencialmente exportador. Además de las remisiones vía ferrocarril, se habían consolidado los envíos por camión, hacia los mercados consumidores de Madrid, Barcelona, Santander, Bilbao o Valencia. En conjunto, se transportaban anualmente unas 14.500 tms vía ferrocarril, 1.460 tms por camión; otras 2.500 tms se destinaban a consumo en fresco en la ciudad y 3.600 tms a la transformación en las industrias

procedía de fuera de A Coruña, lo que dio lugar a un fuerte descenso de los beneficios empresariales (Cuadro 69), porque a las empresas pesqueras les resultaba muy difícil repercutir los costes sobre el precio final, igual que ocurría en otros puertos (Giráldez, 1996: 334). En segundo lugar, la desfavorable política estatal, que cerró los flujos crediticios para la renovación de la flota, cuando la lejanía de los caladeros requería unidades más eficientes⁷⁶⁰. Probablemente, la inquietud social ante la depresión presionó a las autoridades a desviar recursos hacia otros destinos⁷⁶¹. En tercer lugar, la crisis mundial forzó el amarre de los buques. Finalmente, la competencia de otros alimentos sustitutivos del pescado probablemente repercutió en un descenso de su demanda⁷⁶².

CUADRO 69. BENEFICIOS OBTENIDOS POR VARIOS ARMADORES Y NAVIEROS DE A CORUÑA (1930-1936)

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Armadores de Buques Pesqueros, SL	32.963	40.918	38.671	33.937	30.114	4.137	19.267
Pérez, Alejo y Cia, SL	11.833	49.299	13.733	3.327	8.837	44.854	-24.707
Rodríguez Rincón	-	-	-	3.197	3.260	5.089	-15.980
Martínez y Neira	-	-	-	-5.827	22.691	4.596	-10.131

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades

conservas. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., pp. 395-397.

⁷⁶⁰ Se requerían buques de mayor tamaño, pero también era precisa una renovación de los motores de propulsión, pues hacia la Guerra Civil el vapor comenzaba a dar síntomas de haber alcanzado su límite tecnológico como energía propulsora de las unidades pesqueras, lo que obligaba a la adopción de los motores diesel. En 1935 en la flota gallega apenas existían barcos movidos por tracción diesel, debido a que eran máquinas de importación y su carga impositiva era muy alta (Eiroa, 1997: 95). La transición se realizó de manera progresiva durante los años cuarenta y cincuenta, aunque fue más rápida en el País Vasco que en Galicia (Sinde, Fernández y Diéguez, 2002: 118-119).

⁷⁶¹ Aunque el asociacionismo llegó tarde en el mundo del mar, con un retraso de casi treinta años respecto al mundo agrario (desde comienzos del siglo XX), las nuevas relaciones laborales basadas en la rentabilidad de las inversiones y en el antagonismo en las relaciones de producción había permitido la aparición de las primeras sociedades de resistencia en la pesca en Galicia desde principios del siglo XX (Pereira, 1992b: 159-163; 2001: 362). La Dictadura de Primo de Rivera cortó esta tendencia, creando un nuevo influjo, el de los Pósitos marítimos de pescadores, asociaciones cooperativas de trabajadores que buscaban el establecimiento de socorros y seguros, la extensión cultural entre los asociados, la explotación directa de la industria pesquera, etc. Posteriormente, la política laboral del régimen republicano ocasionó un aumento de los costes, a lo que se añadió que este período fue un hervidero de conflictividad en los puertos gallegos, en demanda de mejoras en las condiciones de trabajo (Colectivo Xerminal, 1990; Mariño, 1996: 117-119; Fernández Casanova, 1998: 163-165). En A Coruña, los años finales del régimen se caracterizaron por continuas reivindicaciones, en respuesta a la crisis económica. *Galicia industrial y comercial*, nº 112, julio de 1935.

⁷⁶² A pesar de que la crisis republicana provocó un estancamiento de la tendencia ascendente del consumo global de carne, tanto en A Coruña como en las demás capitales de provincia españolas (Martínez López, 2002).

La base industrial asociada a la pesca también se resintió con la crisis. La industria conservera gallega, basada aun en la sardina fue desplazada de su principal destino, los mercados internacionales. Estos venían atravesando una acentuada crisis, lo que acarreó un enorme descenso de las exportaciones conserveras coruñesas, obligando al sector a reorientarse hacia el mercado interior⁷⁶³. El cambio se realizó de forma rápida, gracias al descenso en los costes de algunas materias primas (en especial, el pescado), debido a que la extraordinaria abundancia de algunas especies deprimió su precio en lonja (Carmona, 1990b: 39). No obstante, fue muy frecuente que las empresas, para conquistar el mercado interior, forzasen una disminución de sus precios, con la consiguiente disminución de los beneficios⁷⁶⁴. También tuvo algo que ver la mejora en la distribución de la renta y la tendencia positiva del consumo durante los años de la República (Massó, 1967).

El resultado de estos procesos fue el estancamiento global de la economía urbana, y, sobre todo, el hecho de que, en vísperas de la Guerra Civil, varios sectores industriales y especialmente el sector terciario atravesaron claramente una situación crítica, que se había venido gestando durante el quinquenio anterior. La situación social se hacía cada día más complicada, multiplicándose las huelgas en la ciudad, en un ambiente que recordaba el de los conflictivos días de la guerra mundial, y que enlazaba con el fuerte incremento del movimiento huelguístico y de la militancia obrera en España⁷⁶⁵. Grandío señala (1994: 89) que “desde 1930 se vuelven a repetir las huelgas anarquistas, sobre todo en aquel sector de la localidad que tradicionalmente se había caracterizado por ser el más combativo: el de la construcción”⁷⁶⁶.

⁷⁶³ “El transporte de pescado en La Coruña”, *Ferrocarriles y Tranvías*, V (50), 1935.

⁷⁶⁴ “La Pesquera del Norte de España, S.A.”, Memorias, años 1930-1936. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁷⁶⁵ Harrison (1988: 201). “Ante las fiestas coruñesas”, *Galicia industrial y comercial*, nº 112, julio 1935, p. 1.

⁷⁶⁶ Además, en A Coruña, paralelamente al poder político, existía durante el período republicano otro poder dotado de una “impresionante fortaleza por su capacidad de movilización: las organizaciones sindicales”, con dos tendencias fundamentales: la socialista, representada por el sindicato UGT, infiltrada en algunos importantes sectores, como la Banca o asociaciones de empleados municipales; y la Federación Local Obrera, agrupación integrada por más de sesenta asociaciones sindicales, de orientación

Sólo se mostraron relativamente ausentes de la crisis algunos segmentos del comercio local⁷⁶⁷. En un período de crisis económica generalizada, las actividades comerciales (algunas de ellas), parecieron mantener un comportamiento mucho más positivo que los demás sectores. El factor que explica este comportamiento sería el carácter fundamentalmente minorista del comercio coruñés, más acentuado si cabe en el subsector alimentación, aunque concurrieron otras circunstancias menos favorables que bloquearon un desarrollo más eficaz de la función comercial.

Una posible hipótesis de este anormal comportamiento sería su carácter de sector refugio frente a la crisis⁷⁶⁸. Ante las dificultades de parte de la población para acceder a un empleo en otros sectores, se recurría a la ocupación en (o a la formación de) pequeños comercios, con los que mantener una existencia en ocasiones bastante precaria⁷⁶⁹. Además, se trataba de actividades en buena medida vinculadas al mercado urbano, que no dependían excesivamente de la coyuntura exterior, circunstancia que en cambio afectó a otros muchos negocios dentro del sector servicios. Pero estos establecimientos frecuentemente tenían una corta esperanza de vida, a causa de las deficiencias estructurales que aquejaban al comercio de A Coruña, más perceptibles en este tipo de tiendas.

6.3. UNA POBLACIÓN AFECTADA POR LOS EFECTOS DE LA CRISIS

anarquista. Además de otros sectores, controlaba los trabajadores portuarios, elemento básico de la economía de la ciudad (Grandío, 2000: 18-19).

⁷⁶⁷ Esto no significa que el comercio no se viese afectado por la crisis. "Hablar de negocios equivale a hablar de crisis y colapsos, los que sufre nuestra economía, y que ha llevado y lleva a la contracción del consumo. Eso en el orden general, pues en cuanto a esta localidad se refiere, no es preciso recordar cómo en el comercio ha repercutido la anormalidad en que se vivió durante el segundo semestre del año próximo pasado". La Mercantil Cívico Militar. *Memoria del año 1933 presentada a la Junta General de 1934. Año XLIII. 18º del 2º período social*, La Coruña, 1934, p. 8.

⁷⁶⁸ Un fenómeno que se ha detectado en diversas ocasiones dentro del sector terciario (Lanvin, 1991). Se repite así la diferenciación que se presenta en el sector servicios entre áreas desarrolladas y menos desarrolladas. En el primer caso, el peso del sector terciario se apoya en unos servicios generados por la fuerte demanda de una población con elevado nivel de vida. En el segundo, el terciario (y en este caso, la actividad comercial) se convierte en un sector de refugio, en el que buscan empleo personas que no encuentran otro trabajo más productivo en la industria (Vilà y Capel, 1970: 155).

⁷⁶⁹ El comercio era un sector intensivo en trabajo. En consecuencia, una de las mayores demandas de empleo urbano se daban en este sector (y en la construcción), lo que estimulaba el flujo inmigratorio que alimentó a la mayoría de las ciudades españolas durante este período, más que la producción fabril (Germán, 1996).

ECONÓMICA

Durante los años treinta la población de A Coruña experimentó su etapa de mayor crecimiento (Cuadro 1), pasando de 74.132 a 104.220 habitantes, es decir, un incremento de 30.088 efectivos, con una tasa de crecimiento del 4,05 % anual acumulativo, muy por encima del crecimiento del conjunto de las capitales de provincia españolas (2,41 %) ⁷⁷⁰. A Coruña cambió su configuración, pasando de ser una pequeña ciudad periférica a una de las capitales más importantes del norte español (Garrido, 2003: 19). A pesar de ello, no fue la ciudad gallega que experimentó una mayor progresión, ya que Ferrol creció a una tasa del 6,8 % anual, exhibiendo uno de los mayores ritmos de crecimiento a nivel nacional durante esta década. El anormal comportamiento de esta población se debió a la anexión del municipio de Serantes, en 1940, y a que la Guerra Civil le otorgó un gran protagonismo en la industria de la construcción naval, gracias a la revitalización de los suministros a la Armada ⁷⁷¹. Las demás ciudades gallegas crecieron por encima del 3 % anual, a excepción de Santiago (2,85 %) y Pontevedra (1,99 %) ⁷⁷².

En realidad, la explicación de este crecimiento, no sólo en A Coruña, sino en el conjunto del sistema urbano gallego, radica, fundamentalmente, en el cierre de la emigración exterior ⁷⁷³. Pero, además, porque tras el comienzo de la Guerra Civil Galicia ocupó una situación de neutralidad. Desde los primeros días del conflicto, formó parte

⁷⁷⁰ El porcentaje de la población de la ciudad respecto al total provincial experimentó un nuevo aumento, pasando del 9,7 % en 1930 al 11,8 % en 1940.

⁷⁷¹ Precedo (1995: 219). El efecto de arrastre de los programas navales impulsados por la Dictadura de Primo de Rivera había quedado ya atrás, ya que la crisis de la República suspendió la facturación de buques provocando una suspensión de la actividad constructora y un aumento de los despidos (Clemente, 1984: 62; Barro y Doce, 1992: 114; Precedo, 1995: 47). En los años cuarenta, se pusieron en marcha numerosas empresas vinculadas a distintas actividades (aserraderos, transformación de la madera, pequeños telares, fundición, calderería ligera y cerámicas) y, sobre todo, se crearon ASTANO (1941) y BAZAN (1947).

⁷⁷² Probablemente habría que matizar las cifras de crecimiento, dadas las dudas razonables que existen sobre la fiabilidad del Censo de 1940. *Vid.* nota 112.

⁷⁷³ Durante los años de bloqueo de la emigración exterior gallega, hubo un flujo, primero desde el campo hacia el exterior, que posteriormente retornó hacia las ciudades gallegas, generando un efecto de sustitución que incrementaba el éxodo rural/urbano (Fernández Leiceaga, 1998: 133).

estable de la zona sublevada, sirviendo de vivero del bando franquista⁷⁷⁴. Según Grandío (2000: 63), “desde finales de julio [de 1936] toda acción en A Coruña sublevada tiene su propósito final en la resolución del conflicto bélico. La ciudad se convierte en una más de las poblaciones de la retaguardia del ejército «nacional». No forma parte de la línea del frente, sino que su principal misión será la de suministrar todo tipo de ayuda para una satisfactoria finalización del conflicto⁷⁷⁵.”

Durante los años treinta, la dinámica poblacional fue similar a la de las dos décadas anteriores, en la medida en que el crecimiento demográfico tuvo en la inmigración su principal punto de apoyo. Sin embargo, se evidencia un leve descenso relativo del crecimiento vegetativo (de 7.067 habitantes de saldo positivo a 5.268, con una caída relativa del 25,5 %), mientras que el saldo migratorio se disparó, multiplicándose casi por cinco (de 5.043 inmigrantes netos a 24.820, con un aumento del 392,2 %), debido al bloqueo de la emigración latinoamericana. Por tanto, la ciudad absorbió una proporción elevada del excedente demográfico regional⁷⁷⁶.

Si nos ceñimos a los partidos judiciales, se observa que los años treinta revirtieron la tendencia emigratoria de la provincia de A Coruña, de manera similar al conjunto de España (Harrison, 1988: 183). El saldo migratorio provincial calculado por García Barbancho (1967, tabla A. 1) a partir de esa división espacial muestra un valor positivo de 17.682 individuos. Pero la capacidad de crecimiento quedó relegada a las

⁷⁷⁴ “Vivero de materias primas, vivero de barcos de guerra, vivero de hombres que salieron en numerosas columnas hacia Asturias, el Guadarrama o Navarra...” (Fernández Santander, 2000, I: 13). Según el mismo autor (*Ibid.*, p. 364) “el frente seguía devorando recursos, tanto materiales como humanos, y el gasto era sufragado por la retaguardia, de la que Galicia era su más esforzado contribuyente”. La otra cara de la moneda de esta situación era la estabilidad sociopolítica...

⁷⁷⁵ Esto convirtió, de paso, a Coruña, en palabras de Costa Clavell (1977: 195) en “una especie de ciudad alegre y confiada”, en la que “pasar [...] unos días de descanso, lejos del infierno de los frentes de batalla, era el sueño dorado de los oficiales franquistas”. Según Abella (1973), la vida coruñesa registró hasta fines de 1937 una gran animación por su condición de retaguardia del frente asturiano.

⁷⁷⁶ Según los Censos de Población, el crecimiento vegetativo de la provincia se elevó a 84.903 efectivos en 1931-1940, frente a los 81.809 del decenio anterior. Sin embargo, el crecimiento real ascendió hasta los 115.482 individuos, frente a los 58.948 de la década previa; es decir, un crecimiento real de 30.579 habitantes, cuando en los diez años precedentes el saldo había sido negativo en 22.861 habitantes. De esos 115.482 (que representaron aproximadamente el 43,5 % del crecimiento real total de Galicia), 30.088 correspondieron al crecimiento real final de la ciudad de A Coruña, lo que significa que ésta recibió parte del excedente demográfico de la provincia, pero probablemente también una parte

tres ciudades principales. A Coruña sobresale como el núcleo más atractivo, al alcanzar un saldo de 14.139 personas (Cuadro 46). Por tanto, mayor capacidad de atracción de A Coruña sobre el entorno rural inmediato y mayor capacidad de dar acogida a los inmigrantes retornados de América.

En realidad, esto no significa que la articulación rural-urbano hubiese cambiado de tendencia, sino, únicamente, que las condiciones del mercado mundial modificaron el curso del flujo migratorio regional y provincial. En un entorno de depresión económica internacional, la ciudad difícilmente podía actuar como agente dinamizador de su área de influencia, acogiendo a la población que se veía impelida a retornar de países en crisis.

En términos comparativos, el crecimiento de A Coruña fue notable dentro del contexto nacional. Si la ciudad ocupaba el 18º lugar en la jerarquía urbana española en 1930, en 1940 había ascendido cuatro posiciones, pasando a ser la 14ª capital de provincia más habitada. El 4,05 % de crecimiento decenal duplicaba la media de las capitales provinciales, y era el 15º más elevado dentro del conjunto, a una distancia relativamente próxima de las ciudades que la precedieron, ya que la que más creció, Cuenca, lo hizo a un ritmo del 5,8 % anual. Lo sorprendente de la evolución del sistema urbano español durante esta década fue que, de las catorce ciudades que más crecieron, con excepción de Valencia (que ocupaba en 1930 el tercer lugar a nivel nacional) y Las Palmas (que ocupaba el 15º puesto), ninguna se encontraba entre las veinte más pobladas. De hecho, la mayoría de ellas se situaban en las últimas posiciones del ranking urbano nacional. Se trataba de ciudades pequeñas, en las que, probablemente, el curso de la Guerra Civil distorsionó su evolución demográfica⁷⁷⁷.

Durante los años treinta se aceleró la corriente migratoria hacia las ciudades del país. Rodríguez Osuna (1985: 93, 106, 153) apunta que, mientras en el período 1900-1930 el mayor crecimiento correspondió a las capitales provinciales de industrialización

importante de los retornos de los años treinta.

⁷⁷⁷ La lista completa era: Cuenca, Salamanca, Albacete, Las Palmas, León, Cáceres, Burgos, Zamora,

temprana, que rebasaron ampliamente sus respectivos crecimientos vegetativos⁷⁷⁸, durante el período 1930-1950, disminuyó considerablemente el crecimiento de esas capitales, mientras que el máximo aumento correspondió a las capitales provinciales agrícolas. Además, la Guerra Civil se prolongó mucho más en las primeras que en las segundas.

La República fue testigo de una aceleración de las tendencias observadas en el comportamiento de las variables vitales durante los años anteriores, en especial desde la etapa dictatorial. Aunque la crisis de los años treinta golpeó más tardíamente a España que al resto del mundo occidental, lo que explica el retraso en la respuesta demográfica, la caída fue espectacular. La natalidad y la mortalidad fortalecieron la línea de descenso anterior, siguiendo la dirección de la población española. Las tasas de natalidad se situaron entre del 31,8 % de 1931 y el 24,7 % de 1936, aunque este último valor estuviese ya probablemente afectado por el desencadenamiento de la Guerra Civil. Por tanto, un descenso del 22,4 % entre 1931 y 1936 (14,2 % entre 1931 y 1935) (Gráfico 4). La difícil situación socioeconómica, con un aumento del paro en la ciudad, perjudicó a los estratos más modestos de la población, principalmente los obreros industriales, lo que pudo tener un efecto sobre la natalidad urbana. Por otra parte, al inicio del período republicano, la remuneración del trabajo parece haberse deteriorado considerablemente en la ciudad. En España durante el período 1925-1930 se habían registrado notables caídas salariales, como consecuencia de la crisis industrial que comenzaba a vivir el país. En la provincia de A Coruña se produjo una de las disminuciones más fuerte del país (un 11,9 %), más grave en el caso de los peones, debido a que la recesión estaba afectando a sectores como el de la construcción. El descenso porcentual del salario-hora entre 1925-1930 fue el segundo más fuerte del país, por detrás de Salamanca. De este modo, A Coruña pasó a ocupar el 38º lugar en el ranking de provincias con menor porcentaje de aumento de salario-hora en ese lustro⁷⁷⁹.

Almería, Guadalajara, Pamplona, Palencia, Valencia y Ciudad Real.

⁷⁷⁸ Aunque el resto de municipios capitales de provincia, en general, registraron también un crecimiento elevado, superior al saldo vegetativo.

⁷⁷⁹ Ministerio de Trabajo y Previsión Social. Dirección General de Trabajo, *Estadística de salarios y*

Por tanto, el ciclo económico estaba influyendo negativamente sobre la conducta reproductiva de los habitantes de A Coruña más que en los períodos de crisis anteriormente descritos, unido a los cambios más generales que presenciaba la sociedad española en su conjunto.

La mortalidad muestra un perfil diferente respecto a la natalidad, no en la dirección del movimiento, sino en su magnitud. La transición demográfica había penetrado ya en la sociedad urbana, de modo que el descenso global entre 1931 y 1935 fue del 9,65 % (del 19,2 ‰ al 17,3 ‰)⁷⁸⁰.

Como resultado del comportamiento descrito, la distancia entre la natalidad y la mortalidad se redujo, dando como consecuencia un descenso de las tasas de crecimiento vegetativo a valores que oscilaron entre el 12,7 ‰ de 1931 y el 10,01 ‰ e 1935 (Gráfico 4)⁷⁸¹.

Tras el final de la etapa republicana y de la guerra, en A Coruña la evolución de los indicadores demo-económicos sufrió una alteración respecto a la tendencia del primer tercio del siglo. La población inactiva, mayoritaria en la ciudad, que había experimentado un descenso en los años diez y veinte, cambió de tendencia, aumentando ligeramente desde el 60,8 % de la población total al 61,0 %, lo que significa que se

jornadas de trabajo referida al período 1914-1930, Madrid, 1931, pp. xl-lii.

⁷⁸⁰ En cambio, la caída hasta 1936 fue sólo del 2,1 %, lo que demuestra que el inicio de la guerra tuvo un efecto inmediato sobre la mortalidad, aunque relativamente bajo, debido a la corta duración de la lucha en la ciudad. Según García Barbancho (1967: 22-24), en el quinquenio 1936-40 se produjo un fuerte incremento de las defunciones transeúntes (es decir, aquéllas que se inscriben en otros municipios que no son los de residencia habitual), en todas las capitales de provincia españolas, como efecto de la guerra. Esto elevó considerablemente, además, las tasas de masculinidad de las defunciones. En A Coruña, en el quinquenio 1931-35, la tasa alcanzó el valor 103, es decir, que la mortalidad por sexos estaba equilibrada. Sin embargo, en el quinquenio siguiente alcanzó el valor 126. Lo que interesa destacar es la menor incidencia de la guerra sobre esta variable en la ciudad, pues el incremento fue de los más bajos de las capitales españolas, contrastando con casos como los de Teruel (367), Guadalajara (279), Huesca (267), Lleida (256), Toledo (216), Tarragona (215), etc.

⁷⁸¹ En este sentido, A Coruña se ajusta al patrón de la población española, en donde las diferencias entre natalidad y mortalidad se redujeron considerablemente durante el período republicano, lo que tuvo como consecuencia el reducido crecimiento vegetativo. Pero, en todo caso, dicho comportamiento tiende a ser considerado en el medio-largo plazo, de manera que los demógrafos no consideran los años treinta como una etapa diferenciada, sino como una continuación de las tendencias de la posguerra mundial (Pérez Moreda, 1985; Arango, 1987).

añadieron 18.467 nuevas personas a dicha categoría (Cuadro 4)⁷⁸².

La principal distorsión provino del enorme incremento de la ocupación no económica tradicionalmente más importante en A Coruña y en la mayoría de las ciudades, los *miembros de la familia*, es decir, los individuos dedicados a trabajos domésticos, que representaban en 1940 un 28,2 % de la población total. Pero eran en su totalidad mujeres, lo que significa que su porcentaje se elevaba al 54,3 % de la población femenina total. En 1930 los porcentajes eran del 25,5 y del 47,7 %, respectivamente.

Esto pone de manifiesto la existencia de una corriente inmigratoria femenina muy fuerte hacia la ciudad, tanto de las mujeres retornadas de las primeras oleadas de emigración femenina hacia América, como, sobre todo, del medio rural, pues en 1940 había en A Coruña 10.506 mujeres más que en 1930 dedicadas a estas labores no retribuidas. En este decenio, la ciudad recibió, según García Barbancho (1967: tabla A. 10, A. 11 y A. 12) un saldo positivo de 15.318 inmigrantes, de los cuales 7.832 fueron hombres y 7.486 mujeres, lo que convirtió a la ciudad herculina en la 13ª capital provincial con un saldo más elevado en los años treinta (en las mujeres ocupó el 12º puesto), siendo superada sólo por ciudades de mayor tamaño.

La otra gran fuente de distorsión provino del aumento de la población inactiva, por la vía de la extensión de la escolarización (Costa Rico, 1980: 31), pues los alumnos de primera enseñanza aumentaron, en valores absolutos, en 5.963 efectivos (3.326 niñas y 2.637 niños), con un crecimiento relativo respecto a 1930 del 50,2 % (57,5 % y 43,2 %, respectivamente). Es decir, que la población incluida en los primeros tramos de la

⁷⁸² Sin embargo, la principal responsabilidad de esta regresión correspondió a la población femenina cuyos inactivos se incrementaron en 14.197 efectivos (los hombres sólo lo hicieron en 4.270 efectivos), lo que representaba el 76,9 % del aumento total de inactivos, y un aumento respecto a los inactivos femeninos en 1930 del 45,6 %. En total, la población inactiva femenina alcanzó en 1940 el 83,9 % de las mujeres totales censadas en la ciudad, frente al 78,6 % de 1930, lo que en buena medida se explica por el retroceso femenino en el acceso al mercado laboral provocado por el franquismo y la influencia clerical en la "nueva" sociedad. Por el contrario, la evolución de la población masculina fue más positiva, por cuanto, aunque el número absoluto de inactivos aumentó un 36,8 % respecto a 1930, el porcentaje cayó notablemente, del 40,4 % de 1930 al 36,3 % de 1940.

educación creció considerablemente más entre las mujeres que entre los varones, lo que ayuda a explicar el aumento tan fuerte de los inactivos entre las primeras. Los estudiantes de enseñanza secundaria y superior también crecieron, pero en ambos casos con una mayor participación masculina.

Por lo que respecta a la población activa, aparte de las anotaciones anteriores, sobresale una consecuencia del desencadenamiento de la Guerra Civil y de la instauración del régimen franquista: el formidable crecimiento de las fuerzas de seguridad, en especial del ejército, que pasó de ocupar a 2.234 hombres en 1930 a 7.487 en 1940, es decir, un aumento relativo del 235,1 %, como consecuencia de la movilización de reclutas durante y después del conflicto.

Por otra parte, el sector más beneficiado de la evolución urbana durante los años treinta fue el de la construcción, circunstancia que se halla en estrecha relación con el crecimiento del parque de viviendas construidas que muestra el *Noménclator* (como se podrá apreciar más adelante), de manera que los oficios y profesiones vinculados crecieron de manera muy considerable. Por ejemplo, los albañiles pasaron de 278 a 1.293 en una década, y en menor medida también crecieron los empleos en carpintería, vidriería, etc. Estas subidas sirvieron para compensar la brutal caída del empleo industrial, pues lo que el censo denominaba *industrias varias* vio descender el número de hombres ocupados en 5.065 efectivos, caída importante comparada con los 7.397 censados en estos subsectores en 1930 (las mujeres, en cambio, permanecieron estables, de 903 a 919).

En 1930 el sector económico que había experimentado un mayor crecimiento en A Coruña era el terciario (Cuadro 5). En vísperas de la Guerra Civil el sector terciario ascendió posiciones a un ritmo vertiginoso, pues pasó de representar el 46,20 % en 1920 a un 55,2 % en 1940. Este aumento se hizo en detrimento, en términos relativos, del sector industrial, todavía en crecimiento hasta 1930, pero en plena crisis tras la depresión de los años treinta.

A nivel nacional, numerosas ciudades habían dado síntomas de atravesar una

situación de crisis con anterioridad a 1929, incluso desde bastantes años antes. La depresión y la Guerra Civil, en realidad, complicaron el escenario, incrementando las diferencias de crecimiento entre los tres grupos en que usualmente se han dividido las ciudades que integraban la jerarquía urbana.

CUADRO 70. DISTRIBUCIÓN POR SECTORES ECONÓMICOS DE LAS CAPITALES DE PROVINCIA ESPAÑOLAS EN EL AÑO 1900, ORDENADAS POR SU POSICIÓN EN EL RANKING DE LOS SECTORES PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO (EN PORCENTAJE)

Primario			Secundario			Terciario		
Lugo	82,4	Palencia 35,1	Cádiz	38,4	S.C.Tenerif. 22,4	Ávila	58,8	Sevilla 41,1
Murcia	78,6	Sevilla 34,3	S.Sebast.	36,7	Córdoba 22,3	Guadalaj.	56,6	Zaragoza 40,9
Pontevedra	70,2	León 33,3	Barcelona	36,0	Logroño 21,8	Segovia	56,2	Girona 40,2
Cáceres	60,9	Oviedo 33,0	Castellón	32,6	Soria 21,6	Madrid	55,9	Oviedo 40,0
Almería	58,3	Burgos 32,7	Girona	32,2	C.Real 21,4	Soria	53,8	Santander 38,9
Jaén	58,0	Teruel 32,5	A Coruña	30,8	Huesca 20,8	Salamanca	53,8	S.C.Tenerif. 36,8
Málaga	57,5	Zaragoza 32,4	Vitoria	30,3	Cuenca 19,7	León	52,4	Barcelona 36,4
Albacete	56,3	Logroño 30,6	Salamanca	30,0	Badajoz 19,3	Pamplona	51,9	Ourense 36,2
Lleida	51,4	Huesca 29,9	Granada	28,8	Segovia 19,3	A Coruña	51,0	Lleida 35,9
Badajoz	48,1	Tarragona 28,2	Bilbao	28,1	Jaén 18,8	Huesca	49,4	Granada 34,3
Palma	48,0	Guadalaj. 27,8	Alicante	28,0	Palencia 18,5	Burgos	49,2	Valencia 33,4
Córdoba	45,2	Barcelona 27,6	Oviedo	27,0	Burgos 18,1	Cádiz	47,8	Badajoz 32,6
Valencia	43,8	Girona 27,6	Tarragona	26,9	Albacete 17,3	Logroño	47,6	Córdoba 32,4
Alicante	42,7	Bilbao 27,2	Zaragoza	26,6	Valladolid 17,1	Palencia	46,4	Castellón 30,0
S.C.Tenerif.	40,8	Soria 24,6	Pamplona	26,0	Toledo 16,9	Vitoria	45,3	Alicante 29,2
Ourense	39,6	Segovia 24,5	Ávila	25,8	Guadalaj. 15,6	S.Sebast.	44,9	Palma 29,2
Toledo	39,5	Vitoria 24,4	Sevilla	24,5	Almería 15,1	Tarragona	44,8	Cáceres 29,0
Valladolid	38,9	Pamplona 22,1	Ourense	24,2	Málaga 14,6	Bilbao	44,7	Málaga 27,8
Santander	38,5	Madrid 19,9	Madrid	24,2	Pontevedra 14,5	Valladolid	44,0	Almería 26,6
Cuenca	38,4	S.Sebast. 18,3	Teruel	23,9	León 14,3	Toledo	43,6	Albacete 26,4
Castellón	37,5	A Coruña 18,3	Valencia	22,8	Lleida 12,7	Teruel	43,6	Jaén 23,2
Granada	36,9	Salamanca 16,2	Palma	22,8	Cáceres 10,0	Zamora	41,9	Pontevedra 15,4
C.Real	36,9	Ávila 15,4	Santander	22,6	Murcia 7,2	Cuenca	41,9	Murcia 14,2
Zamora	35,6	Cádiz 13,8	Zamora	22,4	Lugo 3,5	C.Real	41,7	Lugo 14,1

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

Por un lado, las ciudades industriales no sólo habían conseguido efectuar su despegue (más visible en los años veinte), sino que continuaron creciendo, al menos hasta el inicio de la depresión. Pero las capitales provinciales medias que habían intentado despegar en las coyunturas favorables (Dictadura de Primo de Rivera), simplemente desarrollaron y consolidaron su aparato terciario, ya notable antes del siglo XX, aunque éste se hallase excesivamente sesgado hacia servicios tradicionales o administrativos, en vez de hacia otros subsectores más modernos (Cuadro 70 y Cuadro 71). En estas ciudades, los intentos de industrialización cristalizaron en el establecimiento de talleres y espacios industriales apenas esbozados. Eran ciudades

cuya área de mercado se ceñía al estricto marco local o, a lo sumo, regional, con una muy escasa competitividad exterior. Así, muchas pequeñas capitales de provincia quedaron definitivamente atrás, enraizadas en el provincialismo (García Merino, 1987: 9).

CUADRO 71. DISTRIBUCIÓN POR SECTORES ECONÓMICOS DE LAS CAPITALES DE PROVINCIA ESPAÑOLAS EN EL AÑO 1930, ORDENADAS POR SU POSICIÓN EN EL RANKING DE LOS SECTORES PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO (EN PORCENTAJE)

SECTORES PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO (EN PORCIENTOS)											
Primario			Secundario			Terciario					
Murcia	38,7	Teruel	8,7	Barcelona	72,4	Vitoria	39,4	Ceuta	73,2	Las Palmas	47,0
Castellón	31,8	Oviedo	8,4	Sevilla	60,5	S.Sebastián	37,8	Melilla	66,9	Pontevedra	45,5
Jaén	30,7	S.Sebastián	6,5	Zamora	54,1	Lleida	37,7	Salamanca	64,1	Valencia	45,4
Córdoba	29,5	Huelva	6,2	S.C.Tenerif.	53,1	Palencia	37,3	León	61,9	Huelva	45,4
Pontevedra	24,1	Soria	6,0	Palma	50,6	León	36,9	Cádiz	61,8	Lleida	44,3
Ourense	22,7	Burgos	5,7	Teruel	49,7	Badajoz	36,8	Huesca	60,8	Granada	43,5
Badajoz	22,1	Zamora	5,2	Las Palmas	49,1	Segovia	36,8	Segovia	60,4	Oviedo	43,4
Lugo	21,6	Melilla	5,1	Lugo	48,9	Logroño	36,7	Soria	58,6	Teruel	41,5
Albacete	18,0	Pamplona	4,6	Huelva	48,5	Zaragoza	36,4	Burgos	58,0	Badajoz	41,2
Lleida	18,0	Las Palmas	3,8	Oviedo	48,2	Burgos	36,3	Girona	57,2	Málaga	41,1
Málaga	16,8	Santander	3,8	Albacete	48,1	Cádiz	35,7	Pamplona	55,8	Zamora	40,7
Granada	16,3	Valladolid	3,1	A Coruña	47,2	Soria	35,3	S.Sebastián	55,6	Palma	39,9
Cáceres	16,0	Segovia	2,9	Cáceres	46,3	Murcia	35,3	Ávila	54,3	Córdoba	38,8
Zaragoza	15,3	A Coruña	2,7	Valencia	45,7	Alicante	34,1	Alicante	54,0	Sevilla	38,0
Huesca	13,0	Cádiz	2,4	Santander	45,2	Salamanca	33,5	Ourense	53,6	Cáceres	37,6
Vitoria	12,7	Salamanca	2,4	Valladolid	45,0	Córdoba	31,7	Logroño	53,2	Castellón	37,2
Alicante	11,9	Girona	2,3	Ávila	44,0	Castellón	31,0	Palencia	51,9	S.C.Tenerif.	36,9
Palencia	10,8	Ceuta	1,8	Málaga	42,1	Pontevedra	30,3	Valladolid	51,8	Albacete	33,9
Logroño	10,2	Ávila	1,7	Jaén	41,0	Melilla	28,0	Santander	51,0	Lugo	29,5
S.C.Tenerif.	9,9	Sevilla	1,6	Girona	40,5	Huesca	26,2	A Coruña	50,0	Jaén	28,3
Palma	9,5	León	1,2	Granada	40,2	Ceuta	24,9	Zaragoza	48,3	Barcelona	26,9
Valencia	8,9	Barcelona	0,7	Pamplona	39,6	Ourense	23,7	Vitoria	48,0	Murcia	26,0

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

A Coruña no encaja con propiedad dentro del patrón de las capitales provinciales marginadas del crecimiento urbano, pero en buena medida debió soportar un cierto fracaso en su industrialización, pues una parte no desdeñable de su tejido industrial quedó liquidado en los años treinta, mientras las ciudades con un sector secundario más sólido (aunque afectadas por la crisis económica) resistieron, hasta que la política económica franquista de posguerra acudió en su auxilio. Esto explica que en 1930 A Coruña, a pesar del crecimiento del número de efectivos industriales que tuvo lugar durante las dos primeras décadas del siglo XX, perdiese posiciones a nivel nacional dentro del sector secundario a la altura de 1930. El retroceso del sector terciario con respecto al resto de capitales de provincia españolas se explica por la

excesiva “atrofia” del empleo que experimentaron las ciudades pequeñas hacia funciones burocráticas asociadas a la capitalidad. La ciudad debió, así, esperar varios años (casi tres décadas) hasta que las políticas estatales de promoción industrial, local y regional, favorecieron un nuevo despegue del sector.

CUADRO 72. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1940 (HOMBRES, EN PORCENTAJES)

Profesiones/grupos de edad	Hombres							Total
	< 15	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60 +	
Pesca	0,01	2,15	2,26	4,86	4,51	4,92	3,44	2,48
Carpintería	0,02	3,20	1,98	4,13	4,53	5,50	4,72	2,50
Trabajo de los metales	0,03	4,80	2,35	3,68	2,46	2,12	1,35	2,08
Albañilería	0,04	5,35	3,77	7,50	6,03	5,85	4,43	3,84
Industrias diversas	0,29	12,96	3,46	5,17	7,99	8,00	6,84	4,66
Comercios diversos	0,02	1,73	1,61	3,50	3,40	3,86	1,79	1,80
Servicio doméstico	0,01	0,19	0,08	0,09	0,08	0,13	0,33	0,09
Ejército	0,04	11,00	49,66	4,30	3,08	3,18	1,65	14,95
Administración Pública		0,15	1,18	3,21	4,04	4,18	3,95	1,69
Alumnos 1ª enseñanza	62,34							17,44
Estudiantes	3,65	26,48	3,79	0,38				4,52
Miembros de la familia								
Alumnos	30,52							8,54
TOTAL	96,97	68,01	70,14	36,82	36,12	37,74	28,50	64,59

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

CUADRO 73. PRINCIPALES ACTIVIDADES SOCIOPROFESIONALES EN A CORUÑA EN EL AÑO 1940 (MUJERES Y TOTAL DE AMBOS SEXOS, EN PORCENTAJES)

Profesiones/grupos de edad	Mujeres							TOTAL	
	< 15	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60 +	Total	
Pesca		0,06	0,18	0,30	0,59	0,67	0,32	0,23	1,31
Carpintería									1,20
Trabajo de los metales									1,00
Albañilería									1,85
Industrias diversas	0,16	3,50	2,05	2,36	1,74	1,58	2,48	1,70	3,12
Comercios diversos		0,26	0,24	0,18	0,34	0,22	0,20	0,17	0,95
Servicio doméstico	0,18	10,38	14,68	8,15	7,17	7,30	4,19	6,97	3,66
Ejército									7,18
Administración Pública		0,60	0,67	0,44	0,22	0,37	0,12	0,33	0,98
Alumnos 1ª enseñanza	61,74							16,84	17,13
Estudiantes	2,40	16,36	1,88	0,05				2,65	3,55
Miembros de la familia	2,66	61,77	71,31	77,91	78,09	77,95	76,05	54,33	28,22
Alumnos	31,74							8,66	8,60
TOTAL	98,88	92,93	91,01	89,39	88,15	88,09	83,36	91,88	78,75

FUENTE: I.N.E. Censos de la población de España

Tras el inicio de la crisis, la economía de A Coruña experimentó un proceso involutivo, de retraimiento hacia actividades orientadas al mercado urbano y regional. La economía local perdió competitividad y mercados fuera del estricto marco

metropolitano y provincial. La alternativa fue el crecimiento del propio mercado, que experimentó un considerable aumento, gracias al notable incremento de la población ya comentado. En cambio, los negocios que mantenían relaciones con otros puertos regionales, nacionales o extranjeros, sufrieron las consecuencias de la caída del movimiento mercantil e industrial.

En el contexto de la crisis de los años treinta, las tentativas locales de desarrollo estaban en un alto grado abocadas al fracaso, si la base de partida era insuficiente. El sistema económico estaba más integrado que en el siglo XIX, y la prueba la dio la propia crisis internacional, que se transmitió con gran velocidad, sectorial y geográficamente. Por tanto, la ciudad se hallaba sometida a múltiples factores exógenos y a decisiones tomadas en lugares muy diversos. Las ciudades dotadas de pequeños sectores industriales carecieron de efectos multiplicadores. De ahí que todavía a la altura de los años treinta, el desarrollo de una actividad industrial no básica se viese constreñido por las fluctuaciones de la oferta y la demanda campesinas y, por tanto, por las condiciones de la actividad agraria (Delgado, 1995: 59).

Agregando los principales subsectores urbanos (los que superaban el 1 % de la mano de obra empleada), éstos totalizaban un 19,3 % de la población de la ciudad, aunque si incluyésemos actividades tradicionalmente importantes, como el comercio, la administración pública, la navegación o la manufactura de tabacos, entre otros, el porcentaje superaría el 25 %. Sin embargo, si tomamos el conjunto de los sectores industriales-manufactureros, el porcentaje apenas superaría el 10 % de la población activa. En consecuencia, se aprecia claramente, a la altura de 1940, que el impacto de la depresión sobre el sector secundario fue muy negativo. Por tanto, el crecimiento industrial se vio, en buena medida, abortado, cuando apenas se había iniciado unos años antes. Además, una fracción considerable de las empresas, como veremos más adelante, no deberían ser calificadas, *stricto sensu*, de industriales, sino de artesanales.

6.4. EL SECTOR COMERCIAL Y SU CRECIMIENTO COMPARATIVO EN RELACIÓN CON LOS DEMÁS SECTORES

La importancia del comercio, lejos de disminuir, se mantuvo durante el transcurso del primer tercio del siglo XX. Con la llegada del cuarto decenio, el comercio experimentó un crecimiento realmente notable, pasando a representar aproximadamente tres cuartas partes del total recaudado (Cuadro 14) y cerca de dos tercios del total de contribuyentes (Cuadro 13).

Paradójicamente, en un período de crisis económica generalizada, las actividades comerciales parecieron mantener un comportamiento mucho más positivo que los demás sectores. Si calculamos la ratio de comercios en relación con la población, el comercio representaba aproximadamente 15,95 establecimientos por cada 1.000 habitantes en el año 1931⁷⁸³.

Así pues, lo anterior avala en principio la hipótesis de que la ciudad se estaba orientando aun con más fuerza hacia una función comercial y de servicios, a pesar de que este último conjunto de actividades pareció experimentar una cierta ralentización en los años previos a la Guerra Civil. La contienda, sin embargo, interrumpió este proceso y la economía urbana tuvo aun que esperar algunos años para continuar con su dinámica de crecimiento (López Prado, 1966; Sande, 1966; Martínez Barbeito, 1968; Mirás, 1999).

En conclusión, el comercio continuaba representando la principal actividad económica de los habitantes de A Coruña (junto con otros servicios dotados de un bajo nivel de cualificación), pues entre dos tercios y tres cuartas partes de lo que la ciudad pagaba por contribución industrial lo satisfacían empresarios dedicados a negocios comerciales. El comercio superaba con claridad al segundo sector en importancia, lo que suponía en muchas ocasiones entre cinco y seis veces más que los servicios y no

⁷⁸³ Mientras que el número de establecimientos en los servicios ascendía a 6,49 por cada 1.000 habitantes, en la industria a 5,11 y en las actividades artesanales a 3,43.

digamos ya que las actividades industriales y artesanales, ante la manifiesta incapacidad de este último sector para alcanzar un desarrollo sostenido.

6.4.1. Estructura de las actividades comerciales

De acuerdo a los datos proporcionados por los Censos de Población, el comercio seguía constituyendo una de las principales actividades económicas desplegadas por la población de A Coruña a principios de los años treinta, manteniendo un peso semejante al que detentaba a principios del siglo XX (Cuadro 74).

CUADRO 74. DISTRIBUCIÓN DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE A CORUÑA, RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACIÓN ACTIVA EN EL AÑO 1930

Industrias varias	28,84%
Servicio doméstico	13,47%
Comercio	11,21%
Fuerza pública	9,10%
Transportes	6,31%
Profesiones liberales	5,58%
Industrias textiles	4,86%
Industrias químicas	4,64%
Agricultura, ganadería, pesca, silvicultura	2,68%
TOTAL	86,70%

FUENTE: I.N.E. Censo de la Población de España. 1930

Sin embargo, el comportamiento del sector comercial fue bastante heterogéneo. La crisis económica afectó a algunas actividades comerciales; pero los segmentos menos especializados y desarrollados del sector, las actividades de alimentación y textiles, se mantuvieron en buena medida a salvo y continuaron creciendo, especialmente el primero de dichos sectores.

El **sector alimenticio** creció de una forma realmente espectacular, mucho mayor que los textiles. No fue, con todo, el mayor aumento. Otros sectores lo hicieron en mayor medida fruto también de unos niveles de partida más bajos. La crisis no pareció afectarles de forma notoria, pero esta evolución esconde comportamientos muy heterogéneos en su seno. Los que resultaron más afectados fueron los principales empresarios, debido a la paralización del movimiento mercantil. Lo prueba el hecho de que, habiendo aumentado el número de contribuyentes, no lo hicieron en igual medida

las cuotas, pese al fuerte incremento tributario derivado de las nuevas tarifas⁷⁸⁴. Esto revela una vez más el carácter fundamentalmente minorista del comercio coruñés, muy acentuado en el sector de la alimentación.

CUADRO 75. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS EMPRESAS DEL RAMO DE LA ALIMENTACIÓN DE A CORUÑA, 1931-1935

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
Sastre y Cia	116.161	77,4%	135.268	90,2%	98.330	65,6%	107.609	71,7%	81.555	54,4%
Hijos de Simeón García y Cia	73.698	3,7%	63.108	3,2%	40.463	2,0%	64.405	3,2%	51.964	2,6%
García y Cia	2.518	2,5%	4.036	4,0%	7.057	7,1%	6.137	6,1%	-2.022	-2,0%
Aurelio Ruenes Blanco					177.026		181.328		138.568	
Industrias del Trópico y del Ecuador, S.A.	4.613	0,5%	-99.448	-9,9%						
López Hermanos	-18.224		-28.662		-12.972		-8.567		-7.099	
La Terraza, S.A.	-44.394	-8,8%	31.347	6,2%	29.947	5,9%	50.683	10,0%	11.500	2,3%
Café Méndez Nuñez, S.A	9.235	9,2%	23.718	23,7%	21.305	21,3%	7.774	7,8%	7.000	7,0%
Vizcaino y Modia	119	0,6%								
A.Souto y Cia,SL	-12.298		-4.130		-758		-6.718		-12.833	
Antonio Fernández y Cia,SL	234	0,2%	-21.966	-15,7%	-9.070	-6,5%				
Cafés y Bares, S.A.	-66.696		-38.617		-315.238		-15.049		-178.857	
El Trópico, S.A.					2.788		15.439		22.570	
A.Bermúdez de Castro y Cia					4.571	9,1%	930	0,4%	1.346	0,5%
Aguas de Sta.Margarita,SA					-13.074		-25.391		-3.793	
La Salinera Gallega							18.571	8,5%	16.979	6,7%
Aguadas del Puerto,SL							-6.946		-16.521	

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades

Los negocios de alimentación atravesaron una situación delicada, con caídas de los beneficios e incluso importantes quebrantos empresariales, de los que salieron más perjudicados los negocios de mayor tamaño, especialmente aquéllos que tenían en los mercados español y gallego su campo de acción⁷⁸⁵. Las continuas oscilaciones de los precios en los centros productores y en los artículos de importación (agravada en este último caso por las incertidumbres derivadas de las fluctuaciones monetarias) dotaron de un carácter dubitativo a una demanda que, de otro modo, habría mantenido un comportamiento más dinámico. El incremento de la presión fiscal sobre numerosas

⁷⁸⁴ Las últimas aprobadas fueron las de 1926 (Decreto Ley de 11 de mayo de 1926). Posteriormente se efectuaron algunas adiciones y modificaciones en el impuesto, así como algunos recargos (un 20 % por Ley de 11 de marzo de 1932, para remediar el paro obrero y otra décima por Orden de 31 de octubre de 1931, con el mismo fin).

⁷⁸⁵ De "honda crisis económica, sufrida por todos" calificaba La Mercantil Cívico Militar la situación en

ramas productivas (industriales y agrícolas) y comerciales tampoco contribuyó a movilizar la demanda agregada, causando un efecto rebote que se transmitía de sector en sector. Los gastos generales aumentaron considerablemente, por efecto del incremento de los gastos salariales, aunque esta fue una norma común al conjunto de la economía urbana.

Sin embargo, en términos comparativos, los resultados eran mejores que en otros sectores económicos urbanos. Aunque los beneficios no fueron elevados, dado que se lograron a menudo con una reducción de los ingresos brutos por venta, provocados por la caída de los precios, el declive de la demanda perjudicó con mayor crudeza a los sectores comercializadores de mayor elasticidad-renta.

En el sector textil los incrementos numéricos y cuantitativos fueron similares (incluso en 1931 aumentaron más sus cuotas; no así en 1935). La estructura de este sector era también básicamente minorista y no se modificó sustancialmente durante el período de entreguerras. Su crecimiento se vio un tanto ralentizado, aunque conservando una línea de evolución que se mantuvo prácticamente constante durante estos veinte años.

CUADRO 76. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS EMPRESAS DEL RAMO TEXTIL DE A CORUÑA, 1931-1935

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
Antonio Pernas y Hnos					-41.089	-103%				
Pernas y Piñón			910	4,5%	410	2,1%				
Dionisio Manovel y Cia,SL	723	0,8%	635	0,7%	-4.788	-5,3%	-6.446	-7,2%	-1.789	-2,0%
Escudero y Rodríguez	-399	-0,2%	1.198	0,5%	-4.102	-1,6%	-8.559	-3,4%	-16.112	-6,4%
Hijos de Olmedo y Cia	7.473	3,6%	3.764	1,8%	6.162	2,9%	1.077	0,5%	785	0,4%
A. Ansele y Cia	14.020	4,7%	1.089	0,4%	489	0,2%	647	0,2%	846	0,3%
Francesch y Cia,SL			3.600	4,5%	2.631	3,3%	3.600	4,5%	434	0,5%
Soto, Otero y Fernández					-23.375	-9,3%	651	0,3%	1.266	0,5%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades

El comportamiento de la comercialización de productos textiles estuvo

estrechamente vinculado con la evolución del correspondiente sector industrial en España y en Galicia, cuya coyuntura se analizará con mayor detalle más adelante. Los mercados regional y urbano se hallaban en fase de contracción, por efecto de la caída de la demanda. Sin embargo, el endurecimiento de la competencia entre productores regionales y catalanes dio origen a una “guerra” de precios. De hecho, tanto las empresas productoras como las comercializadoras incrementaron sus volúmenes de venta. Por tanto, el sector comercial coruñés resistió el embate de la crisis, gracias a la disminución de los precios de venta de los fabricantes, permitiendo así el sostenimiento del volumen de ventas.

De todos modos, los márgenes se redujeron. En las empresas de mayor tamaño el problema era más agudo, debido a la mayor componente de gastos generales en sus cuentas de resultados, mientras que los negocios más pequeños sobrellevaban, aunque de manera precaria, la crisis económica.

Así pues, llegados a los años treinta se reforzaron algunos de los rasgos que ya descubrimos durante los años anteriores en la evolución del comercio coruñés: minifundismo empresarial, aumento del número de contribuyentes principalmente de los más pequeños, freno de algunas actividades relacionadas con el exterior, etc. Estas circunstancias serían atribuibles, en buena medida, al sector alimenticio, a consecuencia del porcentaje cada vez mayor que representaba dentro del total de las actividades coruñesas.

El sector de los **combustibles minerales**, muy sensible a las variaciones de la demanda de los transportes, la pesca y numerosas actividades industriales, recibió directamente el impacto de la crisis. Resulta complicado averiguar el rumbo de los negocios de los empresarios del sector, ya que la norma habitual era el entrecruzamiento con otros tipos de actividades. Lo más corriente era que los empresarios pesqueros (armadores, principalmente) se dedicasen al suministro de combustibles, o se agrupasen para crear sociedades más potentes que obtuviesen concesiones de depósitos de carbón y/o otros combustibles minerales, tal y como ocurría en la mayoría de los puertos importantes del país.

Otra circunstancia que se repetía con frecuencia era su vinculación con los negocios de transporte (consignación, vapores, etc.) e incluso con las actividades de venta de automóviles y accesorios. Por este motivo, resulta complicado discernir la procedencia exacta de los resultados de sus negocios, al carecer de memorias individualizadas, y contar, en el mejor de los casos, con balances muy simplificados.

En cualquier caso, un patrón se repetía con asiduidad, las dificultades para acceder a suministros regulares y en condiciones ventajosas de calidad y precio de carbón mineral y petróleo. La minería española del carbón experimentó una fuerte contracción durante los años treinta, aunque los canales de importación también se habían visto sometidos a fluctuaciones derivadas de las crisis productivas y de precios de los suministradores tradicionales, Gran Bretaña y en menor medida Alemania⁷⁸⁶. Los transportes se hallaban afectados por una dura recesión, nacida de la caída de los intercambios comerciales. Tanto el transporte por vía marítima (internacional y de cabotaje) como por ferrocarril y carretera disminuyeron considerablemente, trasladando sus efectos inducidos a las empresas de transporte. Al mismo tiempo, la actividad pesquera atravesaba unos años difíciles. En consecuencia, el sector de los combustibles padeció los efectos por la vía tanto de la oferta como de la demanda⁷⁸⁷.

⁷⁸⁶ Ya se ha analizado el origen de las compras de carbón en la ciudad. En vísperas de la Guerra Civil comenzaron a enviarse partidas significativas de carbón mineral procedentes de Rotterdam, que superaron a la mayoría de puertos británicos, excepto Cardiff. Durante el conflicto, creció la participación del carbón procedente de puertos holandeses, los principales suministradores por entonces. Pero también, y sobre todo, se importaba carbón de Alemania, que encontraba salida por aquel puerto. Esta circunstancia consolidó su posición como redistribuidor del carbón de la cuenca del Rhur, para el que la salida hacia el Mar del Norte resultaba menos costosa que la vía de los puertos septentrionales del país, dada la mayor proximidad geográfica y la posibilidad de explotación de sus recursos fluviales. Rotterdam constituía la salida natural para las mercancías de las cuencas del Rhur y del Rhin, gracias a las densas conexiones marítimas y terrestres de las regiones limítrofes. De ahí que el *hinterland* de este puerto se extendiese hasta Alsacia, Lorena, Sur de Alemania y Suiza. Aunque no se debe olvidar el rol de puertos como Amberes y Amsterdam en esta conexión (Sargent, 1938: 52).

⁷⁸⁷ En el Cuadro 69 se han detallado los beneficios de algunos armadores coruñeses. De ellos, *Armadores de Buques Pesqueros, S.L.* y *Pérez, Alejo y Cia, S.L.* desarrollaban actividades de suministro de combustibles. Sus resultados no se vieron excesivamente perjudicados por la crisis, gracias a la diversificación de sus negocios. Sin embargo, empresas como *Sucesores de Manuel Fernández Abella, S.R.C.* vieron decaer su rentabilidad al 1-3 % de su capital social (de 240.000 pts) y oscilar sus beneficios: 1932 = 7.016,8 pts; 1933 = -12.654,3; 1934 = 2.962,9; 1935 = 2.528,5. En este caso, las pérdidas tuvieron su origen en una caída de las ventas y en un crecimiento de las deudas con los

Otros sectores, como las **joyerías**, se comenzaron a recuperar, y de forma importante, en los años treinta, si bien el decaimiento comercial de la ciudad volvió a perjudicarles conforme nos acercamos a la Guerra Civil. Como sector dirigido a la demanda de lujo, la rúbrica correspondiente a joyerías propiamente dichas sufrió una considerable caída, que reflejan los balances de las empresas. Por el contrario, proliferaron los establecimientos de venta de quincalla y bisutería ordinaria, más ajustados a las necesidades de la demanda en tiempo de crisis.

Por su parte, el sector de los **curtidos** experimentó un notable y llamativo repunte durante los años treinta, multiplicando por cinco el número de establecimientos de venta. La causa está en el mayor número de tiendas de otras clases que se incluyeron en el sector en esos dos últimos censos, por ejemplo, establecimientos de guantes y calzados, que en los anteriores censos no existían, y no únicamente en un incremento de los establecimientos de venta de curtidos en sentido estricto.

La supervivencia comercial durante los años treinta pasó en buena medida por la diversificación de los negocios y por la multiplicidad de las demandas. Es el caso de las empresas del sector de la **ferretería y similares**, que se benefició del crecimiento y pluralización del mercado que tuvo lugar durante el primer tercio del siglo. Las empresas contaban con un variado abanico de posibilidades de venta, desde bienes de consumo ordinario (herramientas sencillas, enseres domésticos, etc.) a otros más especializados y de lujo (maquinaria, automóviles, accesorios, etc.).

Como resultado de ello, las cuentas de resultados consolidadas solían reflejar la mayor complejidad de sus stocks, distinguiendo a menudo las ventas y los beneficios que se obtenían por categorías de productos. Algunas de las empresas del sector, además, operaban en varias plazas (Vigo, Santiago, Ferrol) y contaban con una clientela importante en el medio rural, lo que les permitía una mayor flexibilidad comercial que los negocios

proveedores. Por su parte, la sociedad concesionaria *Depósito Flotante de Carbones de La Coruña, S.L.* también tuvo pérdidas durante algunos años, a pesar de que el depósito coruñés era uno de los de mayor movimiento del país, con un tráfico de importación de carbón cercano a las 40.000 tms anuales, sólo superado por Vigo y Pasajes. ARG-DHC (Hacienda). *Anuario Estadístico de España*, 1931,

orientados exclusivamente hacia el mercado urbano. Incluso dentro de la ciudad, algunas de ellas contaban con varios establecimientos de venta, en los que se solían disociar los diferentes segmentos de mercado a los que se dirigían.

CUADRO 77. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DEL RAMO DE LA FERRETERÍA Y LA AUTOMOCIÓN DE A CORUÑA, 1931-35

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
<u>Ferretería</u>										
Torres y Sáez			34.792	7,0%	23.972	4,8%	26.985	5,4%	25.721	5,1%
Fernández, Torres y Cia	38.303	7,3%	23.280	4,4%	-2.922	-0,6%	17.715	3,4%	20.043	3,8%
Suárez Ferrín Hnos	9.077	6,6%	3.126	2,3%			-1.449	-1,1%	-612	-0,4%
<u>Automóviles y accesorios</u>										
López e Iglesias	22.241	13,4%	12.273	7,4%						
B.J.Carrillo y Jorge	21.507	22,4%								
Celestino Pineda y Cia	599	0,8%	-22.273	-29,7%	-20.616	-27,5%	-804	-1,1%		

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Utilidades

Finalmente, el carácter de minoristas pero también de intermediarios y almacenistas de estas sociedades posibilitaba un espectro más amplio de opciones que las que poseían los establecimientos especializados en una única línea de producto. Por tanto, sus vías de generación de beneficio iban más allá de la estricta enajenación de productos. Como exponente de esta evolución, algunas de las principales empresas del sector pudieron transitar por el período republicano con un cierto desahogo, aunque la crisis industrial y comercial también afectó a sus cuentas de resultados (Cuadro 77).

El sector de la **madera** se analizará más adelante, dentro del apartado correspondiente a la industria. Por muchas razones, el conjunto de actividades dispersas que lo integraban tropieza con dificultades para definirse como un sector propiamente industrial. Primero, por la heterogeneidad de la oferta (envases de madera, cajones y toneles) pero, sobre todo, por tratarse de un sector con una fuerte dependencia del comercio en general, lo que le impedía alcanzar plena autonomía y desarrollo. Un porcentaje muy elevado de los talleres donde se aserraban maderas y se fabricaban cajones eran dependencias anexas de almacenes de maderas. Pero las iniciativas

estrictamente industriales configuraban una actividad atomizada y precaria, ya que la mayoría de los fabricantes no comerciantes contaban en sus talleres únicamente con una o dos sierras mecánicas.

En un primer momento, la comercialización de los productos del sector no experimentó los efectos negativos de la crisis, por cuanto su mercado se situaba principalmente en Galicia y en España, en donde la crisis internacional todavía no había impactado⁷⁸⁸. Sin embargo, conforme la recesión se iba extendiendo hacia cada vez más sectores, las consecuencias de la caída de las demandas industriales, de la disminución del ritmo de crecimiento de la construcción urbana, la paralización de la minería, etc. dejaron su huella. Así, uno de los segmentos de mercado, el que atendía el tráfico de cabotaje, sufrió una contracción, de modo que el tonelaje de maderas embarcadas por las Aduanas de la provincia de A Coruña experimentó una fuerte contracción en el período 1932-35⁷⁸⁹, cuando en los años finales de la Dictadura había alcanzado su apogeo⁷⁹⁰.

Sin embargo, precisamente la variedad de suministros y de clientes a los que atendían permitió a los empresarios del sector sortear con relativo éxito la coyuntura recesiva, aunque el número de comerciantes registrados se estancase o incluso disminuyese durante los años de la II República. El principal problema del sector no era tanto coyuntural sino estructural, como se detallará más adelante. Es decir, la excesiva proliferación de establecimientos de producción y de venta. El sector no se había concentrado suficientemente y apenas se había desarrollado la segunda transformación (Isla, 1958), con lo que la micro-demanda (es decir, a nivel local, en sectores de escaso

⁷⁸⁸ Aunque la información es incompleta, tanto las empresas fabricantes (*Hijos de Emilio Cervigón Carreras, viuda de Antonio Wais*) como las dedicadas exclusivamente a la comercialización (*Insua y Vizoso, S.L.* o *Santiago Torrado, C.B.*) experimentaron un comportamiento relativamente saneado en sus resultados empresariales, aunque la tendencia de los beneficios es decreciente, dado que las ventas, por efecto de la contracción de los mercados, experimentaron una pronunciada caída. Empresas de pequeño tamaño, como *Galán y Aradas*, en cambio soportaron pérdidas de forma continua desde 1932, como consecuencia de la disminución de sus ventas y de las obras que realizaban. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁷⁸⁹ *Estudio realizado, op. cit.*, p. 7.

⁷⁹⁰ "La madera y la industria de la madera en Galicia", *Revista de Economía de Galicia*, nº 7-8, pp. 61-64 [originalmente editado en 1929].

poder económico) constituía su principal tabla de salvación.

6.4.2. Las actividades minoristas sobreviven en un difícil entorno

Mientras que durante los años treinta el comercio mayorista experimentó una importante crisis, el comercio minorista atravesaba una fase de “auge”, pues su número se duplicó entre 1924 y 1931, y se triplicó entre el primer año y 1935, pasando a representar dentro del conjunto del comercio coruñés (y del resto de actividades) unos porcentajes muy altos.

La Cámara de Comercio local atribuía el decrecimiento del comercio mayorista coruñés a los cambios en los sistemas de distribución, manifestados en tres aspectos diferentes. La principal novedad era la sustitución del tráfico portuario y ferroviario por el transporte terrestre, mediante la utilización de camiones, lo que contribuyó al debilitamiento de la función distribuidora mercantil de la ciudad. Este reunía varias ventajas. La primera, la rapidez y flexibilidad, al facilitar la colocación de los productos del agro⁷⁹¹. Segunda, la comodidad para los comerciantes detallistas de los pueblos, gracias a la posibilidad de recibir las mercancías con menos molestias. Y en tercer lugar, y como consecuencia de lo anterior, la posibilidad de prescindir de intermediarios entre el productor y el comerciante, reduciéndose a un agente comercial o viajante. Otros elementos que resultaron perjudiciales para el comercio mayorista de la capital fueron la creciente instalación de almacenes en pueblos próximos a Coruña, así como la ya aludida habilitación de otros puertos del litoral provincial para efectuar operaciones aduaneras, de manera que muchos comerciantes adquirirían mercancías por vía marítima y posteriormente la transportaban por vía terrestre⁷⁹².

Por tanto, el comercio coruñés al final del período continuaba caracterizándose

⁷⁹¹ “Sin duda alguna, el enorme desarrollo adquirido por el camión desde que terminó la pasada guerra mundial, contribuyó grandemente al decrecimiento de La Coruña como ciudad mercantil distribuidora” [...] “el número cada día mayor de camiones que ruedan en todas direcciones por las carreteras de Galicia atravesándola de un extremo a otro, al facilitar la venta y colocación rápida de los productos del agro en su incesante ir y venir ha producido en nuestra región una verdadera revolución en los medios de transporte, de los cuales estaba tan carente”. *Estudio realizado, op. cit.*, p. 5.

por su minifundismo, pero de manera más acusada que antes de la guerra europea. Lo que López Prado (1968: 197) denominó micro-comercio, tenía una sólida presencia en A Coruña, pero también en las demás ciudades gallegas⁷⁹³. Esto se relacionaba en gran parte con la antigüedad de muchos de estos negocios, lo que les permitía conservar todo su sabor tradicional, al ir traspasándose de generación en generación. Sin embargo, repercutía negativamente en la innovación, al existir una cierta resistencia al cambio en algunos de estos comerciantes.

Ahora bien, en los años treinta se aprecia una tendencia que se consolidará en los años sesenta y setenta, y fue la tendencia de los emigrantes a invertir los modestos ahorros obtenidos en su periplo americano en hacer proliferar las micro-tiendas de todo tipo (López Prado, 1968). Lo normal era que la inversión en estas pequeñas tiendas fuese proporcional al pequeño volumen del ahorro disponible. Esta proliferación de comerciantes implica que estas actividades tenían unas dimensiones y una estructura ineficientes (Sande, 1966: 20), aunque en el medio plazo su participación cuantitativa (medido en función del número de contribuyentes) experimentase un alza tan importante como su participación numérica.

En consecuencia, la sistemática y continuada reiteración creadora de esta clase de comercios servía para atomizar las ventas de los artículos de primera necesidad. Ello dificultaba, además, la posibilidad de contar con unos canales de comercialización más eficientes, porque elevaba considerablemente los precios a los consumidores, con un notorio perjuicio para los productores, sobre todo en los artículos de primera necesidad (López Prado, 1968: 197-198).

Sin embargo, la naturaleza propia de estos negocios provocó un estancamiento de algunos subsectores durante estos años. Los años treinta fueron una época de crisis sectorial de muchas actividades industriales (como se verá más adelante), y de aquellas

⁷⁹² Estudio realizado, *op. cit.*, pp. 5-7.

⁷⁹³ Este es un rasgo de largo recorrido. En Galicia, el elemento característico dominante del comercio era su minifundismo, especialmente acentuado en las provincias de Lugo y Ourense. Pero incluso en el resto de España décadas más tarde el gran problema del sector era el excesivo predominio de establecimientos

actividades comerciales que mantenían relación con el comercio fuera de la ciudad y, sobre todo, con el comercio internacional (López Prado, 1966: 27). Fueron éstos unos años de crisis del movimiento portuario (el más afectado, sin duda, el de pasajeros), de modo que la mayor parte de los negocios marítimos (tanto de los servicios como de los del comercio de exportación e importación, etc.) atravesaron un período muy poco favorable, lo que no pareció afectar a los negocios minoristas, cuyo campo de actividad estaba más en el contacto directo con la población urbana.

Este crecimiento forma parte de la propia inercia histórica, pero también de la dinámica de crecimiento de este período, que, en nuestro caso, se ajusta al modelo seguido por otras muchas ciudades españolas de rango jerárquico intermedio. Parecen cumplirse en la ciudad los rasgos definitorios del conjunto del sistema de la distribución español, caracterizado por un contexto de relativa estabilidad entre la oferta y la demanda de servicios comerciales, tanto en el medio rural como (y esto resulta más sorprendente) incluso en el medio urbano (Casares y Briz, 1985, 1987). En consecuencia, se aprecia un retraso mayor en el sistema de la distribución que en otros sectores, especialmente por lo que respecta a la difusión de nuevas formas comerciales. Esto al menos si lo consideramos globalmente, pues no faltaron las excepciones de empresarios con mayor visión de futuro, quienes buscaron la apertura de nuevos horizontes a sus negocios.

6.5. EL SECTOR SERVICIOS Y EL FUERTE IMPACTO DE LA CRISIS DE LOS NEGOCIOS MARÍTIMOS

Durante los años treinta, el sector servicios sufrió una paralización en su evolución. En términos absolutos, experimentó un crecimiento, si se tiene en cuenta el número de contribuyentes matriculados. Pero no sucedió lo mismo si lo que consideramos son las cuotas satisfechas al fisco, que permanecieron estancadas (Cuadro 11 a Cuadro 14). La explicación más plausible sería que las principales actividades (las de mayor peso y mayor cuota final, es decir, las que tenían relación directa con los

de reducidas dimensiones (Rodríguez Regueiro, 1973: 11-13).

negocios marítimos) atravesaron serias dificultades, mientras que las de menor volumen de negocio mantuvieron sus posiciones e incluso crecieron.

Esta década acarrió un cambio de signo de algunas actividades. El responsable fundamental de la contracción fue el movimiento de pasajeros que partían del puerto de A Coruña, en donde influyó la ralentización de las salidas de emigrantes⁷⁹⁴, lo que desincentivó las escalas de las compañías navieras extranjeras (Espárrago, 1944: 107), con su secuela en forma de disminución de las entradas de capital procedentes de América, una de las principales fuentes de liquidez de la economía rural⁷⁹⁵. Los negocios portuarios gallegos se hallaban excesivamente supeditados a los condicionantes de la emigración por sus puertos, ligando directamente la suerte a las fluctuaciones económicas internacionales que influían en la movilidad laboral trasatlántica (Vázquez González, 2000a: 939). Por ello, los efectos inducidos de las disminuciones de tráfico citadas se transmitieron a otros sectores, tales como hoteles, agencias de embarque, transportes, etc., alcanzando sus consecuencias a los comerciantes al por menor, como resultado de la disminución de sus ventas⁷⁹⁶.

Esta circunstancia resulta coherente con el aparentemente reducido peso (pero de gran alcance) que mantenía el sector exterior dentro de la economía gallega. A pesar

⁷⁹⁴ Esto no ocurrió exclusivamente en el puerto coruñés, y fue debido a la situación económica internacional, que dio lugar a legislaciones más restrictivas a la entrada de emigrantes en las naciones americanas. Pero, fundamentalmente, tuvo su causa en que la situación exterior dificultaba la atracción de los potenciales emigrantes. En Vigo, un informe de la Cámara de Comercio, de 28 de julio de 1931, subrayaba la repercusión de la crisis de las corrientes migratorias sobre todo el conjunto de la ciudad: hostelería, consignatarias, transporte, comercio, etc. (Souto, 1990: 154-155).

⁷⁹⁵ Arroyo (2003: 235) cita la Memoria de la sede del Banco de Bilbao en La Coruña para el ejercicio de 1930, en donde se afirma que “una de las causas que ha podido afectar a la riqueza de La Coruña es, sin duda, la disminución de la emigración a América, motivada por las convulsiones de todo orden que se han sucedido en el nuevo mundo estos últimos tiempos y por las leyes prohibitivas dictadas por los Estados Unidos. Aquellas emigraciones temporales a Cuba, en la época de la zafra, también han decaído notablemente a causa de los quebrantos sufridos por aquel país, cuya crisis continúa alarmante, anunciándose medidas restrictivas”.

⁷⁹⁶ La Asociación de Consignatarios afirmaba “alejada como está La Coruña de los grandes centros fabriles y productores de artículos de exportación, mientras no cuente con un comercio y una industria de las mismas características que pueda reunir fuertes expediciones de carga propia, como ocurre en Vigo, se encontrará en situación difícil de intensificar esta clase de tráfico, con la secuela de ver mermado poco a poco el movimiento de entrada y salida de grandes buques por nuestro puerto”. *Estudio realizado, op. cit.*, p. 15.

de que la relación con el mercado internacional no determinaba de manera trascendental su nivel general de actividad, los avatares de la economía mundial irradiaban sus efectos sobre Galicia.

En términos del mercado de mano de obra, Vázquez González (2000a: 824) ha señalado que la economía gallega funcionaba como una economía abierta. El proceso migratorio transcendía sus efectos exógenos a la totalidad del espacio regional, lo que determinaba que las fluctuaciones migratorias estampasen su huella sobre los grupos portuarios más dependientes de las actividades de importación/exportación y de emigración, pero también sobre el campesinado, a través de una compleja cadena de transmisión⁷⁹⁷.

En A Coruña el fenómeno fue especialmente grave, porque el tráfico de pasajeros se había desplazado durante los años anteriores hacia Vigo (Gráfico 22), el cual había incrementado progresivamente su cuota en el conjunto de los puertos gallegos. De hecho, durante los años treinta el porcentaje de salidas por el puerto vigués fue muy superior al coruñés⁷⁹⁸. Los principales factores que explican este cambio nacen de las peores condiciones de A Coruña para el trasiego de los emigrantes, del mayor coste de las operaciones en los muelles y, sobre todo, de las menores posibilidades de diversificar la carga, ya que los buques transatlánticos de pasajeros también transportaban regularmente mercancías a flete en sus bodegas⁷⁹⁹.

En el año 1929 se otorgó escala facultativa en Vigo a los buques de la Compañía

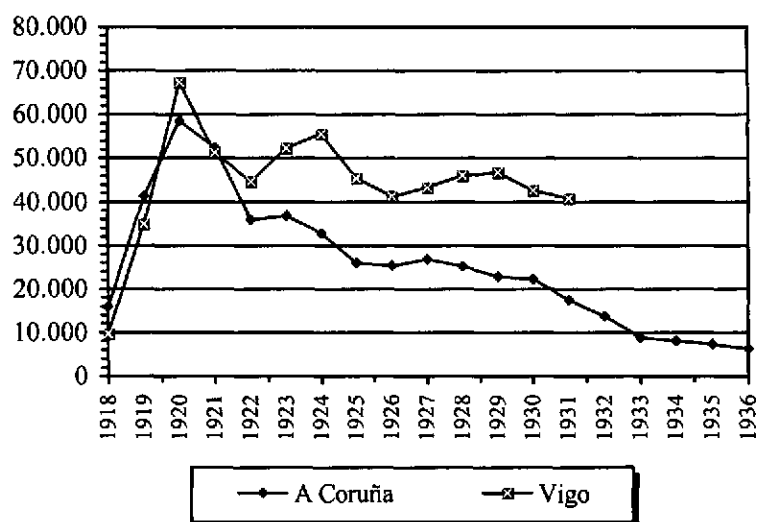
⁷⁹⁷ "En caso de crisis emigratoria, el descenso de las remesas monetarias americanas afectaban tanto a la banca como a los miles de expectantes perceptores; el descenso del consumo interno afectaba al comercio e industria; el descenso de la demanda de transporte afectaba negativamente a los transportistas en su doble vertiente de expendedores de pasajes y otros servicios emigratorios, y de demandantes de fletes, cuya oferta se reducía drásticamente" (Vázquez González, 2000a: 824).

⁷⁹⁸ López Prado (1966: 46), Vázquez González (1988: 84). En el Gráfico 22 se aprecia que la caída no fue demasiado pronunciada en el tráfico total. Pero hay que tener en cuenta que en ambos puertos se registró una fuerte disminución de los embarques, con una notable subida de los retornados. De hecho, en 1931 entró en Vigo la cifra de desembarcados más alta desde 1922, mientras que el número de embarcados era el más bajo desde 1919 (Cabello, 1931).

⁷⁹⁹ Estudio realizado, *op. cit.*, p. 16.

Trasatlántica⁸⁰⁰, lo que perjudicó gravemente los intereses del puerto coruñés⁸⁰¹. Y ello a pesar de que se dispuso la construcción de Pabellones de Emigrantes en ambos puertos (únicos con tales establecimientos en el Cantábrico). A partir de entonces se consolidó la pérdida definitiva de importancia de A Coruña como puerto de salida de pasajeros en favor de Vigo.

GRÁFICO 22. TRÁFICO COMPARADO DE PASAJEROS EN TRÁNSITO A TRAVÉS DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y VIGO, 1918-1936



FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña y *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación*, Vigo, 1932

La caída en esta categoría de tráfico estuvo acompañada, además, de la del movimiento de otras mercancías, uniéndose a la crisis de algunas actividades comerciales e industriales. Si bien entre 1900 y 1930 tuvo lugar un aumento del movimiento mercantil y de pesca descargados en el puerto, en los años treinta éste manifestaba una clara paralización. A las causas de este decrecimiento mercantil se refería la Asociación de Consignatarios de La Coruña, que puso de relieve cómo la ciudad se encontraba en condiciones de inferioridad frente a otros puertos de Galicia y

⁸⁰⁰ Fernández Santander (1987: 105). Esto resulta aplicable también a otras compañías, y será reflejo de esa nueva especialización de Vigo en el tráfico de pasajeros.

⁸⁰¹ Por el contrario, a pesar de las continuas solicitudes a las compañías de navegación para reanudar sus escalas en el puerto de A Coruña, éstas desoyeron tales peticiones, lo que, además, afectaba al tráfico mercantil. La situación se veía agravada porque las compañías de cabotaje nacionales suprimieron muchas de las escalas que realizaban en A Coruña. *Galicia industrial y comercial*, septiembre de 1931.

del Cantábrico. La razón fundamental que se aducía estaría en el coste del servicio, el más elevado del norte de España⁸⁰².

El primer año de la nueva década, 1930, fue económicamente muy desfavorable para el puerto (según el resumen del año publicado por La Voz de Galicia), pues el número de barcos que visitaron el puerto se vio sensiblemente disminuido⁸⁰³, lo que puede considerarse un anticipo de lo que habría de ocurrir durante el resto de la década, ya que el puerto se constituía como el elemento calibrador fundamental de la mayor o menor presión industrial y comercial dentro de la economía urbana.

El efecto multiplicador de la depresión se fue agravando de manera progresiva, toda vez que el mercado internacional fue probablemente el segmento más afectado por la crisis. El bloqueo a la salida de emigrantes y el retorno de muchos de los residentes en América, disminuía los ingresos de numerosos sectores económicos urbanos. A continuación, la economía rural se veía perjudicada por la disminución de ingresos procedentes de la emigración, con lo que se veía reducida su capacidad de demanda agregada. Por otra parte, la deflación incidía en un recorte de las exportaciones (ya de por sí reducidas), pero importantes para un campesinado gallego cuya capacidad de respuesta se constreñía por las dificultades de competir vía productividad, debido al retorno a situaciones de saturación del mercado laboral en el campo. Por tanto, la sucesión de reveses económicos afectaba directa e indirectamente al puerto coruñés y a los principales agentes que extraían de éste sus principales fuentes de riqueza.

De ahí los descensos en los porcentajes y la continua disminución de la participación del sector servicios en el conjunto de los sectores económicos. Entre tanto, otras actividades como las de hostelería, hospedajes, etc., u otras que se examinarán

⁸⁰² Estas conclusiones están extraídas de un folleto publicado por la Cámara de Comercio local, que aporta algunos datos estadísticos y una respuesta de la Asociación mencionada. *Estudio realizado, op. cit.*

⁸⁰³ López Prado (1966: 27). Según las Memorias de la Junta de Obras del Puerto, la serie de buques que entraron en el puerto con pasajeros evolucionó del siguiente modo: 1922 = 181 buques; 1923 = 250; 1924 = 250; 1925 = 269; 1926 = 175; 1927 = 178; 1928 = 178; 1929 = 184; 1930 = 170; 1931 = 135; 1932 = 114; 1933 = 118; 1934 = 125; 1935 = 106; 1936 = 76. Por tanto, se aprecia una clara disminución a partir del inicio de la crisis económica internacional.

más adelante mantuvieron una situación más positiva. Pero éstos eran negocios con cuotas más reducidas lo que motivaba el aumento del número de contribuyentes globales, sin que fuese acompañado de un incremento en las cuotas.

Todavía en 1931 se observa un más que notable crecimiento de las actividades de **consignación y similares** en la ciudad, pero con la paradoja de un pronunciado descenso en sus cuotas contributivas. Sin embargo, en 1935 se apreciará con claridad la paralización, al dejar de incrementarse el número de estos empresarios, expresión de la fuerte crisis de los negocios marítimos.

Analizando individualmente algunas de las firmas para las que disponemos de documentación contable básica, suministrada por la contribución de utilidades, se ha podido verificar que las casas dedicadas al negocio de la consignación sufrieron una fuerte contracción empresarial (Cuadro 78). Las cuentas de la mayoría de las empresas arrojan fuertes pérdidas, tanto en términos absolutos como respecto a sus respectivos capitales sociales. Los años 1932-33 fueron tal vez los más críticos, aunque dentro de una tendencia decreciente de los resultados, ya que tampoco se aprecia una visible recuperación en el trienio siguiente.

CUADRO 78. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE CONSIGNACIÓN Y TRÁNSITOS EN A CORUÑA, 1931-35

	1931		1932		1933		1934		1935	
Hijos de Benito Ares			32.802	109%	8.460	28,2%	15.663	52,2%	12.540	41,8%
Jesús de Labra y Hermanos	8.082	40,4%	2.539	12,7%	-1.472	-7,4%	2.483	12,4%	2.967	14,8%
Herce, S.R.C.	47.104	9,4%	28.469	5,7%	22.076	4,4%	27.179	5,4%	25.912	5,2%
Vda.Eladio Pérez	-264	-0,3%	23.380	23,4%	-9.944	-9,9%	-11.124	-11,1%	-21.189	-21,2%
S. de José Pastor	-50.951	-5,1%	-66.426	-6,6%	-65.365	-6,5%	-49.272	-4,9%	-1.365	-0,1%
Rubine e Hijos			49.105	3,5%	21.620	1,5%	33.813	2,4%	28.217	2,0%
Labra, Souto y Díaz	4.806	17,2%	4.684	16,7%	4.375	15,6%	4.109	14,7%	-13.049	-46,6%
Mayor, Sánchez y Cia			-24.360							
Martínez y Antolí	-15.069		-7.034							
Pulpeiro y Fernández	-4.794		-42.163							
Agencia Longueira	9.186	15,3%	3.020	5,0%	-2.271	-3,8%	-1.774	-3,0%	313	0,5%
López Companioni					-3.393		-6.598		-3.133	

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

No todas las razones sociales estaban especializadas únicamente en actividades de consignación, y desarrollaban negocios paralelos dentro del sector terciario e incluso

desarrollaban labores fabriles (*Rubine e Hijos*). En el primer caso, el empeoramiento de sus saldos procedió exclusivamente de una drástica reducción de sus cuentas de consignaciones, tránsitos y similares, ya que las partidas de gasto, sobre todo los gastos generales, apenas incidieron en la cuenta de Pérdidas y Ganancias. La menor componente de la mano de obra en comparación con el comercio o la industria (sectores intensivos en factor trabajo) sin duda influyó en esta circunstancia. Esto ocurría con *Jesús de Labra y Hermanos, Herce, S.R.C.* o *Viuda de Eladio Pérez y Cia.*, aunque la reducida variación (en ocasiones, incluso disminución) fue común a todas las empresas de este subsector.

Dentro de las diversas partidas de negocio que desarrollaba *Sobrinos de José Pastor*, la más importante, la de las consignaciones, marcó su déficit. La intermediación en el comercio de compra-venta de madera (sobre todo, madera extranjera) se mantuvo estable. Sin embargo, el negocio de la consignación sufrió una fuerte contracción. La otra partida origen de quebranto fue el continuo aumento de los intereses abonados a bancos que la sociedad reflejó en sus balances. Por su parte, la cuenta de P y G de *Rubine e Hijos* era más compleja que la de las demás firmas. Con independencia de las partidas correspondientes a fabricación (la sección de elaboración de chocolates), de importancia marginal, se observa una irregular evolución de las utilidades por consignaciones, con tendencia al descenso. Sin embargo, en la diversificación de sus operaciones residió el secreto de su éxito durante esos difíciles años⁸⁰⁴.

El otro elemento que continuaba teniendo importancia en los negocios de los empresarios más sobresalientes del sector servicios era la pesca. Como consecuencia de la pérdida paulatina del transporte de pasajeros y de la reorientación hacia actividades pesqueras, este negocio cobró gran relevancia en sus operaciones. A Coruña, a principios de los años treinta, necesitaba perentoriamente (al igual que Vigo) un puerto pesquero (Peña Novo, 1928c). El número de embarcaciones que trabajaban en el puerto

⁸⁰⁴ Las fuentes principales de compensación de estas disminuciones fueron las participaciones en las utilidades de otras empresas y los dividendos generados por acciones en negocios sólidos (como la SGGE).

era elevado⁸⁰⁵. Pero la industria pesquera estaba afectada de ciertas carencias y padecía un acusado abandono por parte de las autoridades, que no adoptaban excesivas medidas para protegerla de la crisis. Esta fue, probablemente, la causa principal de la caída de las cuotas de estos negocios, pues los empresarios más destacados fueron probablemente los más afectados.

Resulta llamativo el espectacular descenso del subsector **transporte** que tuvo lugar en 1931 y 1935. La causa radica en que desaparecieron de las estadísticas la mayoría de los vehículos terrestres y sólo se conservaron algunos buques⁸⁰⁶. Y su número consiguió mantenerse gracias a la inclusión de otros ingenios (grúas, cabrestantes, etc.) que, aunque no pertenecían estrictamente a la categoría de vehículos, sí facilitaban la realización de las tareas de carga y descarga de mercancías en el puerto⁸⁰⁷.

El número de empresarios con la consideración de navieros se incrementó de forma importante, sobre todo en 1935, pero con la salvedad de que lo que aumentó realmente fue el número de navíos, puesto que sus propietarios eran dueños en muchos casos de varios buques.

Algo similar ocurrió con el sector de la **hostelería**, que experimentó un fuerte crecimiento en los años treinta. Sin embargo, dicha variación fue un tanto ficticia. No es

⁸⁰⁵ A principios de la década, estaban matriculados 25 parejas y 8 bous para la pesca de altura; 16 traineras a vapor para sardina y otras especies; 6 vapores para pesca con palangre de castañeta; 18 ó 20 tarrafas para sardina y otras especies; 25 vapores para bonito; 15 ó 20 motoras para langosta e igual número para congrio. *Galicia industrial y comercial*, abril de 1931. La construcción de estas parejas con casco de acero se hallaba disponible desde aproximadamente 1925 en los astilleros de Vigo. No obstante, en A Coruña todavía se demandaban buques de madera. El equipo propulsor (máquinas, calderas, motores de combustión interna) había sido hasta entonces caro, porque era de importación (principalmente de Glasgow), hasta que el inicio de la fabricación de sus componentes en Vigo, Bilbao o Zumaya abarató su precio. Con esta innovación tecnológica dio comienzo la explotación de los bancos de *Grande Sole*, hacia 1928, con unidades de poco más de 100 TRB, pertenecientes a la casa armadora *Gumersindo Roura* (Carmona, 1990b: 41; Eiroa, 1997: 92).

⁸⁰⁶ Es preciso tener en cuenta que la documentación empleada no recogía todos los buques existentes en A Coruña, ya que se matriculaban en otros impuestos

⁸⁰⁷ A principios de siglo, las grúas eran movidas manualmente. Aunque comenzaron a introducirse paulatinamente las grúas mecánicas a lo largo del primer tercio del siglo, el proceso de renovación técnica fue lento, debido a las crónicas dificultades financieras de la Junta de Obras del Puerto.

probable que se produjese un alza sectorial tan espectacular y menos aun teniendo en cuenta que se mantenía una recesión en otras actividades económicas urbanas, en especial en el principal generador de efectos inducidos, la emigración. La razón de ese incremento se debió a que durante los primeros años en la estadística sólo figuraban los principales hoteles, pero no las pequeñas fondas, hospedajes, pensiones, etc., que sí se recogieron en el período republicano y distorsionaron las cifras. De ahí el aumento tan importante de su número, pero no de sus cuotas, que fue considerablemente inferior⁸⁰⁸, ni de sus resultados empresariales, ya que en los casos para los que existe información se aprecia una fuerte contracción en sus resultados empresariales⁸⁰⁹.

Por lo que respecta a los **servicios públicos**, durante la República la tendencia evolutiva de *Aguas de La Coruña* no se separó sustancialmente de la línea que venía siguiendo desde el final de la guerra mundial. La principal novedad radicó en el cambio de actitud de la Corporación municipal, menos contemporizadora con la sociedad. Las relaciones entre empresa y Ayuntamiento se deterioraron progresivamente, debido a la acumulación de deudas municipales, circunstancia agravada por el creciente desfase entre el consumo estipulado en el contrato de suministro para los servicios del Ayuntamiento (700 m³ diarios) y el consumo real (Martínez López *et al.*, 2004: 112). Además, durante estos años la Corporación recibió numerosas quejas desde los barrios periféricos relativas a la insuficiencia o inexistencia de suministro de agua. Las reiteradas gestiones municipales tropezaron con las tácticas dilatorias de la empresa y su petición de compensaciones y seguridad de rentabilidad.

Por todo ello, a partir de entonces se agudizaron las amenazas de municipalización del suministro de agua. En el ánimo de los munícipes pesaron principalmente (al menos en apariencia) consideraciones de orden técnico y financiero. Existía una evidente ambición por parte del Ayuntamiento de controlar las tarifas y la

⁸⁰⁸ En Galicia a principios de los años treinta el sector combinaba la existencia de una cierta concentración empresarial en cadenas de hoteles y cafés en A Coruña y Vigo con una mayoría de establecimientos familiares (Pereira, 1994: 23). En los primeros participaban a menudo algunos elementos de la burguesía urbana (Mirás, 2003c).

⁸⁰⁹ *Parisiana, S.A. (Atlantic Hotel)*: 1931 = -12.219,1 pts; 1932 = -30.771,4; 1933 = -12.755,4; 1934 = -

estrategia de expansión de la compañía, ante el temor a las consecuencias de una política monopolística en manos de una empresa privada. Sin embargo, del análisis de la documentación municipal no se deduce todavía ningún intento serio de municipalizar el servicio, y, por tanto, se trataría de una dialéctica puramente retórica, que nacía de la impotencia financiera del Ayuntamiento para hacerse cargo del servicio⁸¹⁰.

Las dificultades de la depresión económica de los años treinta (prolongada más tarde por los efectos de la Guerra Civil) se aprecian en la ralentización del aumento porcentual de abonados durante esa década. Con todo, la explotación continuó desenvolviéndose en un marco de crecimiento, en el que el margen representó en torno al 70 % del ingreso de explotación.

Pero el principal reto para la empresa nació del crecimiento demográfico urbano, responsable de crecientes situaciones de desabastecimiento, en especial durante los períodos estivales. El caudal disponible que suministraba la primitiva concesión de principios de siglo se revelaba insuficiente para atender el consumo de la población. La oferta estaba llegando a sus límites, por lo que Aguas de La Coruña inició gestiones en 1935 para lograr aumentar el caudal disponible mediante una nueva concesión. Sin embargo, ésta no se consiguió hasta 1939, y el nuevo caudal no estuvo disponible hasta 1941 (Mirás, 2002a, 2003d; Martínez López *et al.*, 2004).

Desde mediados de los años veinte se venían percibiendo signos de estancamiento en la explotación de la *Compañía de Tranvías* (Piñeiro, 1997). Desde principios de los años treinta se estancó el kilometraje y los gastos de explotación experimentaron un ligero crecimiento, mientras que los ingresos oscilaban irregularmente, sin una tendencia clara (Piñeiro, 1996a: 112; 1996b: 192; Martínez López y Piñeiro, 2001: 26).

4.287,6; 1935 = -7.185,4. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁸¹⁰ Mirás (2003d), Martínez López *et al.* (2004: 92). Durante los años veinte, resurgió una fuerte corriente municipalizadora, que se intensificó durante el franquismo. Sin embargo, la municipalización chocaba contra la concepción liberal vigente desde el siglo XIX y las dificultades presupuestarias (Matés, 1998: 194, 197-203).

Hacia 1925 habían llegado noticias de que existían proyectos para establecer servicios de autobuses a Sada, a pesar de que la concesión tranviaria atribuía a la compañía la exclusividad en el transporte de viajeros y mercancías entre ambas localidades. Sin embargo, a lo largo de 1932 y 1933 se generalizaron los servicios piratas de autobuses, ejerciendo una competencia presumiblemente desleal con los tranvías, provocando fuertes quebrantos a la compañía (Piñeiro, 1997).

Los problemas de la línea de Sada coincidieron en el tiempo con los efectos de la crisis económica. La carencia de repuestos y materiales y las deficiencias en el suministro eléctrico afectaron muy negativamente al negocio de los tranvías. La crisis de explotación impulsó a la compañía a promover la sustitución de los tranvías por trolebuses, si bien la falta de materiales, unida a la negativa de la Administración a autorizar la importación de los vehículos, retrasaron la inauguración de la primera línea hasta 1951 (Piñeiro, 1997).

A tal efecto se decidió la conversión en capital de los casi seis millones de pesetas corrientes de deuda en circulación que por entonces poseía la sociedad, una operación particularmente comprometida debido al elevado nivel de desconfianza de los mercados financieros y la crisis económica general. Sin embargo, era de la mayor trascendencia para el restablecimiento del equilibrio financiero y la supervivencia de la empresa, y posibilitó la expansión posterior a la Guerra Civil.

La **banca** española al comienzo del período republicano todavía no se había desarrollado plenamente y el sistema financiero, aunque se había modernizado de forma acelerada (a un ritmo probablemente más rápido que el sector real), todavía adolecía de serias deficiencias (Martín Aceña, 1985b: 139, 144). La crisis financiera de 1930-31 se tradujo en una caída de las carteras comerciales, anticipos, depósitos y cuentas corrientes del Banco de España y en una gran alza de los depósitos de las Cajas de Ahorro (Martín Aceña, 1983: 611; Hernández Andreu, 1986: 133).

La contracción económica de los años treinta incidió en el sistema bancario español: desaparecieron los altos tipos de interés, algunos bancos atravesaron serias

dificultades y unos pocos tuvieron que cerrar. El año 1931 marca un punto de inflexión, debido a que la atmósfera general de inquietud y expectación ante el ascenso de la República afectó a los círculos empresariales, a la economía en general y a la banca. Pero la situación mejoró en los años siguientes, permitiendo a la banca española salir relativamente bien librada de la depresión (Martín Aceña, 1983: 615; Tortella y Palafox, 1984: 105-110).

Por su parte, la banca gallega a principios de la década sustentaba un discreto volumen de negocio, ya que estaba orientada al mercado doméstico, aunque la expansión en esos años fue evidente (Pereira, 1994: 24; Maixé *et al.*, 2003). La recesión se manifestó también sobre la banca coruñesa. Los bancos domiciliados en la capital sufrieron una apreciable pérdida de negocio. Por un lado, la crisis tuvo como consecuencia para A Coruña un menor drenaje de ahorro, lo que repercutió en el descenso de giros desde América y en una menor captación de pasivo por los bancos⁸¹¹. Por otro, el menor volumen de movimientos repercutió en una merma de la inversión en la plaza, bien en el mercado de valores, bien en la puesta en circulación de estos recursos a través de la política crediticia o la intermediación comercial, vía descuento de efectos de comercio⁸¹². Además, la depreciación de la peseta incidió en la reducción de las transacciones y en una cierta salida de capitales hacia el extranjero, como forma de afrontar la pérdida del valor de la peseta (Arroyo, 1999: 23, 74).

La crisis derivada de la disminución de las intermediaciones con América repercutió con especial intensidad en las sucursales de los bancos Español del Río de la Plata y Anglo South American Bank, ya que su rol como canalizadores de las operaciones en moneda extranjera procedente de la emigración y de las transacciones comerciales perdió progresivamente fuerza (Arroyo, 1999: 74). Para los dos bancos autóctonos domiciliados en la ciudad, los años treinta trajeron un escenario de creciente competencia, tanto con la banca española, en pleno proceso de expansión, como con la

⁸¹¹ Arroyo (1999: 23), citando la Memoria del Banco de Bilbao en A Coruña del ejercicio de 1930.

⁸¹² A su vez, la falta de inversión dio lugar a una dura pugna por la captación de pasivo, al que había que abonar intereses, lo que generó ya antes de 1935 un problema de disponibilidades. Este exceso se recondujo por la vía de un acuerdo bancario para reducir los intereses pasivos (Arroyo, 1999: 75).

banca extranjera asentada en España.

La coyuntura regresiva de los años 1931-34 incidió en el *Banco de La Coruña*, a través de la quiebra de dos casas de banca con las que mantenía relaciones (Arroyo, 2001: 23). Los efectos de la crisis de 1929 se hicieron notar, de manera análoga a los demás sectores económicos urbanos, a partir del cierre de 1931, cortando la progresión en que había entrado el banco a finales de los años veinte. Sin embargo, pronto remontó el vuelo, ya que, tras la pérdida de saldos de pasivo-clientes que se registró hasta 1933⁸¹³, se recuperó con relativa celeridad en los dos ejercicios siguientes⁸¹⁴. Durante toda la década, el banco no abrió ninguna otra sucursal, e incluso la entidad se vio obligada a cerrar su sucursal de Ribadavia, abierta en 1928⁸¹⁵. Por el contrario, el *Banco Pastor*, convertido en el principal banco regional, prosiguió su estrategia expansiva, abriendo diez nuevas sucursales en 1931-35 (Cuadro 60)⁸¹⁶.

Los recursos totales del Banco de La Coruña alcanzaron su máximo histórico en

⁸¹³ "En el ejercicio de 1933 ha persistido la depresión de los negocios por motivos de orden general y local muy conocidos, desarrollándose, no obstante, sus operaciones con toda normalidad y en volumen aproximado al del año anterior, debido a que se conducen con prudencia". Banco de La Coruña. *Memoria presentada a los accionistas en la Junta General celebrada el día 17 de febrero de 1934, y correspondiente al décimo-sexto ejercicio anual, desde 1º enero al 31 diciembre de 1933*, La Coruña, p. 5.

⁸¹⁴ "Al comienzo del ejercicio [de 1934] estaba muy extendida la creencia de que durante su transcurso se afirmaría la normalidad que parecía iniciarse y que traería como consecuencia la confianza y consiguiente intensificación comercial, pero están tan recientes los hechos que no creemos necesario relatar los acontecimientos que culminaron en la convulsión social del seis de octubre; y aun cuando alejados de las zonas en que tuvieron lugar más lamentable desarrollo, reavivaron los temores determinantes de mayor estancamiento de los negocios [...] Aunque sujetas por elementales normas de prudencia, las operaciones se desarrollaron con toda normalidad, en cuantía y resultados aproximadamente iguales a los del año anterior". Se sigue la orientación reflejada en las memorias de años anteriores, de intensificación de las amortizaciones, fortalecimiento de las reservas y limitación de las operaciones a las necesidades de su clientela, "en espera de que, libres de las preocupaciones impuestas por las circunstancias, podamos imprimirles mayor impulso". Banco de La Coruña. *Memoria presentada a los accionistas en la Junta General celebrada el día 23 de febrero de 1935, y correspondiente al décimo-séptimo ejercicio anual, desde 1º enero al 31 diciembre de 1934*, La Coruña, pp. 5-6.

⁸¹⁵ "Breve historia del Banco de La Coruña en sus bodas de oro", en Banco de La Coruña. *Bodas de oro 1918-1968*, La Coruña, Banco de La Coruña, p. 22. Y ello a pesar de que el período clave de la concentración del sector bancario español fue entre 1929 y la inmediata posguerra, cuando la estrategia de desarrollo de los bancos que mostró mayor eficacia fue la creación de una red de sucursales lo más amplia posible, como medio de soslayar el lento crecimiento de la economía española. De este modo se intentó aprovechar hasta el más pequeño ahorro existente (Pueyo, 2003).

⁸¹⁶ Para la apertura de nuevas sucursales por parte de la Banca privada era requisito previo la autorización

1930, y a partir de ahí la tendencia fue de una continuada caída hasta 1934 (un 18 %), recuperándose en el ejercicio previo a la guerra (Cuadro 55). En cambio, el Pastor se sostuvo con firmeza hasta 1933, por efecto de su estrategia expansiva hacia el mercado regional. 1934 marcó su primera caída en una década, pero se recuperó nuevamente al año siguiente (Cuadro 61).

De igual modo, el saldo inversor del Banco de La Coruña experimentó una continua caída hasta 1934, año en el que alcanzó su punto más bajo. Posteriormente se recuperó con fuerza en 1935, aunque sin haber alcanzado el nivel de 1930 (Cuadro 58). En general, la política del banco durante la crisis fue de cautela, fijándose como prioridades el reforzamiento de la liquidez y de las provisiones⁸¹⁷. El impago de créditos obligó al Banco de La Coruña a mantener (con contadas excepciones) una política de restricción crediticia, así como una revisión sistemática de las garantías admitidas (Arroyo, 2001: 83), mientras consolidaba su carácter de banco mixto, de manera análoga a la gran banca española (Tortella y Palafox, 1984: 107). El Banco Pastor prosiguió su política inversora intensiva hasta 1934, cuando por primera vez desde 1926 vio disminuir su inversión total. Pero, igual que ocurriera con los recursos totales, se recuperó en 1935 (Cuadro 62).

Finalmente, como resultado de la operativa del Banco de La Coruña, los beneficios líquidos tendieron a contraerse fuertemente hasta 1934, cuando se detuvo el ritmo de caída. A partir de esa fecha, la rentabilidad sobre recursos propios se recuperó nuevamente (Cuadro 59)⁸¹⁸. En cambio, el Banco Pastor, además de un recorte menos dramático de sus beneficios, salió un año antes de la crisis, con una recuperación del ritmo de generación de beneficios que se acercaba a los valores de finales de los años veinte. En general, la coyuntura económica había mejorado en los años 1934 y 1935,

del Delegado del Gobierno en el Consejo Superior Bancario (Barral, 1975: 47-48).

⁸¹⁷ "Las circunstancias señalan la conveniencia de reforzar los fondos de previsión" [...] por lo despejado de nuestra situación estamos en excelentes condiciones para dar mayor impulso a las operaciones, compensatorias del aumento en los gastos de explotación, si, como es de esperar, arribamos pronto a la pacificación de los espíritus". Banco de La Coruña. *Memoria del ejercicio de 1933*, pp. 6-7.

⁸¹⁸ Los dividendos también de vieron afectados por la crisis pero, sobre todo, tras la apertura de un Fondo para Fluctuación de Valores en 1931, por disposición del Consejo Superior Bancario (Arroyo, 2001:

aunque el panorama continuaba siendo inestable⁸¹⁹.

Por su parte, la evolución de la *Caja de Ahorros de La Coruña* discurrió por un camino más positivo del que cabría aguardar. En España, los depósitos de las Cajas de Ahorro experimentaron un notable crecimiento, hasta su debilitamiento en 1933 (Hernández Andreu, 1980: 27). Sin embargo, el impacto de la crisis financiera internacional no tuvo repercusiones sobre la actividad diaria de la caja coruñesa, que, sin embargo, sí experimentó un gran incremento de los recursos con la llegada de la República. Las alzas salariales y la contención de precios favoreció un cierto incremento de ahorro de las familias coruñesas.

Con todo, y a pesar de que los resultados de la entidad herculina habían sido excelentes durante los años veinte, a principios de los treinta la marcha ascendente de los beneficios sufrió una desaceleración, y la posterior contienda nacional cortó una recuperación que en 1935 se empezaba a vislumbrar no sólo en la caja coruñesa, sino en las tres cajas provinciales. En conjunto, la depresión tuvo un efecto más suave en la cartera de las entidades que el producido por la Primera Guerra Mundial (Maixé *et al.*, 2003: 142, 148, 154).

6.5.1. El crecimiento de A Coruña y las transformaciones en las pautas de localización del sector terciario

El crecimiento físico de A Coruña siguió varias direcciones durante las dos décadas posteriores a la guerra mundial (Ilustración 1). Por un lado, un crecimiento hacia el interior, principalmente mediante desarrollo vertical y relleno de los intersticios

103).

⁸¹⁹ Banco de La Coruña. *Memoria del ejercicio de 1934*, p. 6. "El año 1935 [...] se ha significado, en cuanto al desarrollo de los negocios, por su carácter de nerviosismo, puesto que a períodos en que parecía encaminarse a la normalidad, sucedieron otros de depresión que anulaban los efectos beneficiosos de aquéllos" [...] En tal ambiente, hubimos de limitar nuestra actuación a atender, en prudente medida, a las necesidades de crédito de nuestra clientela y a continuar la labor de atracción de nuevos elementos". Banco de La Coruña. *Memoria presentada a los accionistas en la Junta General celebrada el día 22 de febrero de 1936, y correspondiente al décimo-séptimo ejercicio anual, desde 1º enero al 31 diciembre de 1935*, La Coruña, p. 5.

infrautilizados⁸²⁰. Por otro, la formación de trazados urbanos en la línea de otras ciudades españolas de esos años, en forma de cuadrícula, es decir, los clásicos Ensanches del período intersecular. Finalmente, la aparición y consolidación de barrios espontáneos, un tanto anárquicos⁸²¹.

Se observa, por tanto, un desplazamiento desde las zonas históricas hacia el sureste, con Santa Margarita como línea divisoria de las dos direcciones de la expansión: hacia Riazor, y siguiendo la línea del puerto y la ría. Esta última conformaba un núcleo de elevada densidad, junto con el triángulo Estación de Ferrocarril-Cuatro Caminos-A Gaiteira, y su prolongación hacia Os Castros (Batanero, 1972-73: 12).

Tras la anexión de Santa María de Oza, el mapa parroquial sufrió una rectificación, pues el municipio quedó constituido por las cinco parroquias urbanas, más las que se incorporaron procedentes del antiguo ayuntamiento⁸²². En la ciudad central, el número de edificaciones continuaba creciendo a buen ritmo, siguiendo la marcha de una población que había aumentado en el antiguo municipio coruñés desde los 47.984 de 1910 hasta los 50.570 habitantes de 1920⁸²³.

Comenzaban a percibirse las primeras consecuencias de la incorporación de espacios rurales que a lo largo del siglo se integraron en el conjunto urbano, lo que permitió una mayor disponibilidad de suelo para su expansión. Pero el problema de la vivienda se había visto agravado por la afluencia de inmigrantes rurales durante la guerra, dando como resultado un aumento de la ratio hasta 13,6 habitantes/edificio, lo

⁸²⁰ En la línea identificada por Goodall (1977: 306). Esto da lugar a una combinación de dos elementos contrapuestos; por un lado, una urbanización de tipo *sprawl*, es decir, el crecimiento se hace más disperso al alejarse del centro; por otro, se produce una mayor concentración en la superficie ya urbanizada, al lograr un mejor aprovechamiento de suelo hasta entonces inutilizado.

⁸²¹ La construcción era preferentemente vertical en el centro y horizontal en la periferia. Esto generó gradientes de densidad en torno al centro, en forma de anillos irregulares, debido a la peculiar morfología y emplazamiento, una circunstancia que se vio agravada tras la anexión del ayuntamiento de Santa María de Oza. Por tanto, el crecimiento de la ciudad siguió un patrón polinuclear, con distintos centros interconectados entre sí mediante una compleja red de flujos, al contrario del patrón de expansión anular más propio del siglo XIX (Richardson, 1986: 208).

⁸²² *Anuario General de España (Bailly-Baillière-Riera)*, 1921, *op. cit.*, p. 3.021.

⁸²³ Instituto Nacional de Estadística, *Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de la provincia de La Coruña*, 1920.

que resulta sintomático, porque la incorporación de Santa María de Oza debería haber oxigenado la disponibilidad de espacio para la construcción en la ciudad. Sin embargo, fue este territorio el que soportó en mayor medida el torrente demográfico rural, pues entre 1910 y 1920 creció un 28,4 %, frente al 5,4 % de la ciudad central⁸²⁴. El motivo, los mayores excedentes y el menor precio del suelo que en la ciudad central, y la proximidad de diversos empleos industriales, lo que explica el carácter proletario de este espacio.

El antiguo municipio participó de un proceso común a la mayoría de ciudades españolas. La anexión jurídica de municipios independientes facilitó el proceso de crecimiento de los arrabales situados sobre municipios vecinos y su incorporación al espacio urbanizado de numerosas aglomeraciones urbanas españolas⁸²⁵. Los ejemplos paradigmáticos, aunque no los únicos, son los de Madrid, Barcelona o Bilbao⁸²⁶. De este modo, S.M. de Oza constituyó la principal zona de expansión de la futura ciudad desde los años de la guerra mundial

En conclusión, el crecimiento vía inmigración encontró su asiento en este nuevo sector de la ciudad, aunque en la práctica estuviese prácticamente integrado con anterioridad en la trama urbana. Pero no es de extrañar que el problema de la vivienda y

⁸²⁴ Grandío (1994: 22) señala que la anexión del municipio de Santa María Oza resultó de "la formalización de una situación de hecho, ya que en su término vivía una gran cantidad de hombres y mujeres que trabajaban en las fábricas coruñesas". Este municipio, así como las carreteras de acceso a algunas de las parroquias más cercanas a la ciudad se convertían prácticamente en calles, por la continuidad de su edificación, de manera similar a lo que ocurría en otras ciudades gallegas (Lois, 1996: 459).

⁸²⁵ Así como de todas las ciudades gallegas (Lois, 1996: 459). El concepto de aglomeración urbana se contrapone al de ciudad. En principio, la ciudad es una subdivisión política creada por un gobierno estatal, nacional o provincial, que abarca los límites administrativos fijados por esas instituciones e incluye cada uno de los distritos o áreas que constituyen esa zona urbana. Se trata, por tanto, de la definición de una ciudad tradicional, tal y como la conocemos históricamente. En cambio, la aglomeración urbana incluye la ciudad más los suburbios (Mills, 1975: 21; Bairoch, 1988: 223-224).

⁸²⁶ San Sebastián (Alza y Astigarraga), Valencia (Ruzafa), Las Palmas (San Lorenzo), Málaga (Olías y Torremolinos), Girona (Palau Sacosta, San Daniel y Santa Engracia), Pontevedra (Xeive y Pontesampaio), Vigo (Lavadores), Salamanca (Tejares), Tarragona (La Canonja y Tamarit), Valladolid (Puente de Duero), etc. De todos modos, la evolución que siguieron estos núcleos rurales próximos a las ciudades fue diversa. Los que experimentaron un mayor crecimiento antes y después de la anexión fueron los más industrializados, que recibieron fuertes contingentes de población obrera. Otros se convirtieron en ciudades dormitorio para las clases proletarias de la ciudad principal, y unos pocos se convirtieron en

la carencia de infraestructuras se convirtiesen en una de las demandas más perentorias durante la guerra y la posguerra.

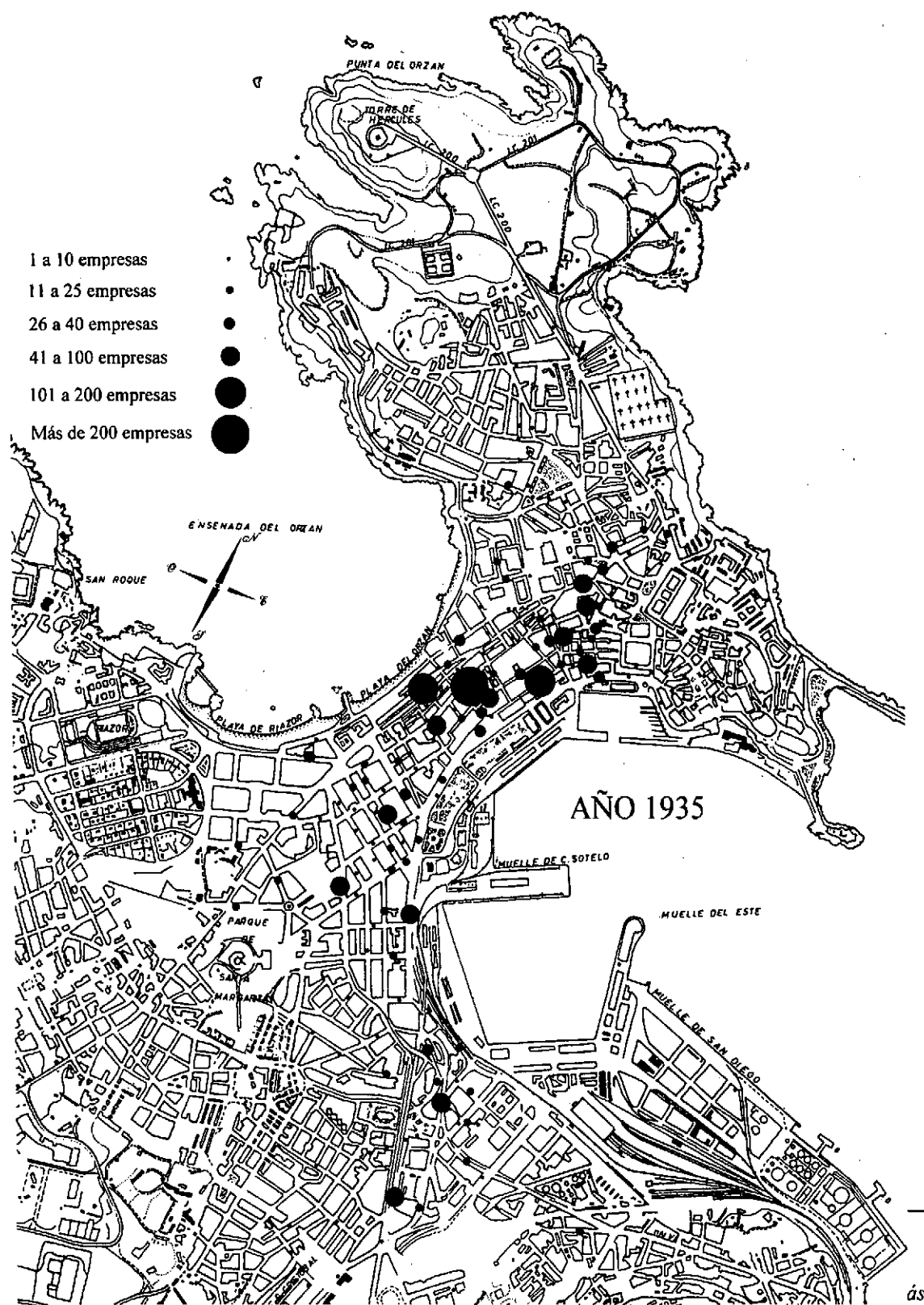
En el año 1930, los efectivos que vivían en el conjunto del área urbana habían aumentado un 19,5 % respecto a 1920, añadiendo algo más de 12.000 nuevos habitantes a la ciudad. No obstante, la dirección física del crecimiento cambió respecto al decenio bélico. La ciudad central aumentó un 27,1 %, mientras que las áreas que estaban aun por consolidarse en la periferia disminuyeron un 14,1 %. Así, la proporción de coruñeses que vivía en el área consolidada tradicional era del 83,6 %, cuando en el censo anterior había caído hasta el 81,5 %. Por tanto, esto supuso un cambio en la dirección de la expansión morfológica de A Coruña, ya que durante este decenio (menos traumático en su ritmo de crecimiento) soportó una menor presión inmigratoria que en la década anterior. Así, la ratio habitantes/vivienda experimentó una leve mejora (13,06)⁸²⁷.

El tamaño de los inmuebles había aumentado considerablemente, como resultado de una mayor compactación interna de la ciudad, de manera similar a otras ciudades españolas, en donde desde los años veinte se comenzaba a consolidar el fenómeno de la urbanización en altura. En la periferia, a pesar de su creciente incorporación a la mancha urbana, la tipología de la vivienda seguía siendo distinta de la del resto de la ciudad, con un perfil más rural. Por tanto, estas zonas todavía se encontraban a medio camino de su plena urbanización.

Estas mudanzas a medio-largo plazo fueron las principales responsables de los cambios locacionales de la actividad económica (Ilustración 6). El proceso se difundió de modo espontáneo, sin una planificación racional de los usos del suelo, ni en el Ensanche ni en la periferia, fenómeno particularmente visible en los establecimientos industriales, para los que no se contempló la existencia de espacios diferenciados en los sucesivos planes urbanísticos (González-Cebrián, 1984).

barrios residenciales para las clases acomodadas (Capel, 1983: 43-44).

ILUSTRACIÓN 6. LOCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN A CORUÑA EN EL AÑO 1935 (NÚMERO DE EMPRESAS)



entidades de la provincia de La Coruña, 1930.

ILUSTRACIÓN 7. LOCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS EN A CORUÑA EN EL AÑO 1935 (NÚMERO DE EMPRESAS)

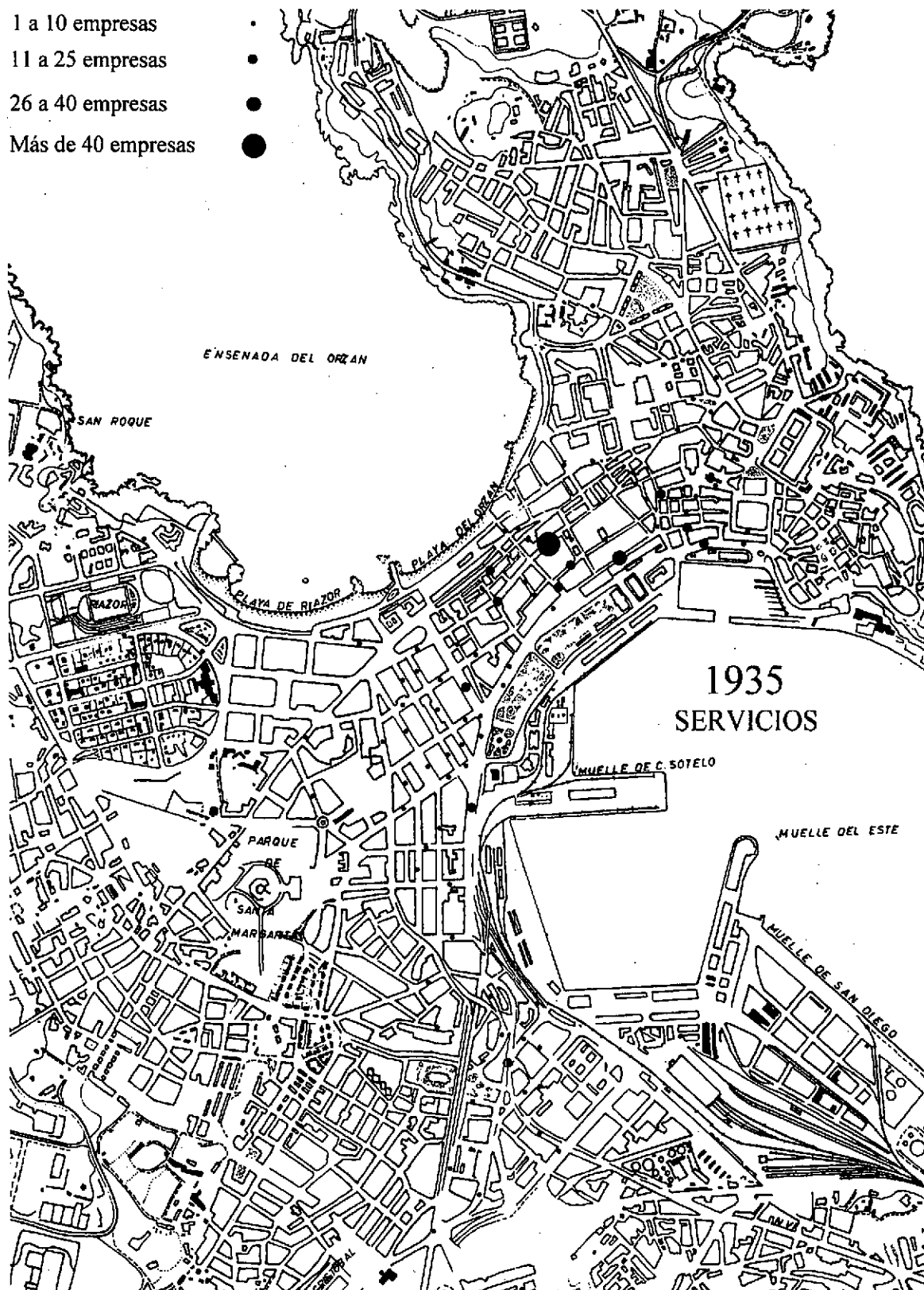
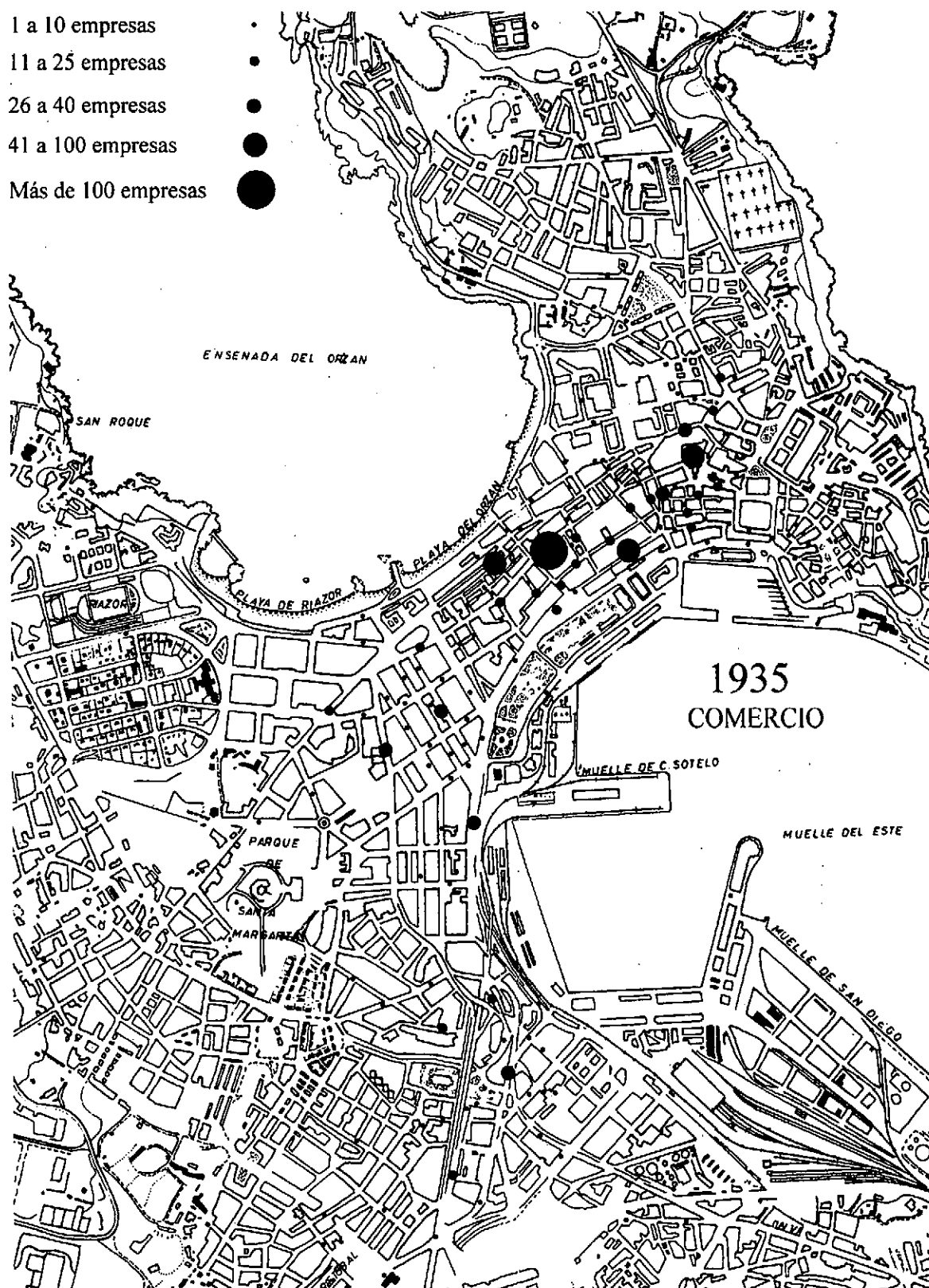


ILUSTRACIÓN 8. LOCALIZACIÓN DEL COMERCIO EN A CORUÑA EN EL AÑO 1935 (NÚMERO DE EMPRESAS)

A lo largo de la segunda y tercera décadas del siglo, la localización de las actividades comerciales y terciarias experimentó paulatinamente visibles transformaciones (Ilustración 7 e Ilustración 8). En el centro urbano continuaron sobresaliendo los núcleos tradicionales, calles San Andrés, Real, y vías adyacentes, en donde se agilizó el fenómeno de la terciarización en altura, principalmente en los servicios especializados o en aquéllos generados por el movimiento portuario. El ejemplo más claro, tal vez, fuese la proliferación de fondas, hospedajes, etc., cuya clientela se nutría de la población en tránsito. Además, en general, los viajeros acostumbraban, tanto a la ida como a la vuelta, a proveerse de diversos artículos (alimentos, prendas de vestir, etc.) (IRS, 1919b: 132).

El primer tercio del siglo fue testigo de un notable crecimiento de las oficinas de gestoría, agencias de negocios, transporte, comisionistas, etc. en las plantas superiores de los inmuebles. En el resto de la ciudad este fenómeno no adquirió las mismas proporciones, sino que continuó prevaleciendo el modelo tradicional de atención a nivel de vía (García Mira, 1997: 107), sobre todo en las áreas periféricas. No obstante, las actividades de baja especialización también se multiplicaron. Así, en todo el centro urbano proliferaron multitud de restaurantes, bares, tabernas, etc.

Sin embargo, comenzó a cristalizar una tendencia que nació de la apertura de la conexión de la Pescadería con la Ciudad Vieja. El área que se situaba entre la calle Real y el Ayuntamiento fue testigo de un fortalecimiento de sus funciones terciarias (servicios y particularmente comercio), lo que permite calificarla como una de las zonas comerciales más frecuentadas de la ciudad⁸²⁸. En estos años se localizaba una gran variedad de tiendas, en algunos casos dedicadas incluso a la fabricación. También compartió la progresiva terciarización en altura del centro tradicional, incluso en mayor grado en los servicios (implantados en un reducido número de vías), debido a que la concentración demográfica y espacial era muy elevada y la disponibilidad de suelo muy escasa.

⁸²⁸ *Guía de La Coruña*, La Coruña, Oficina Municipal de Información y Turismo, 1922.

Las operaciones comerciales se vieron favorecidas por la construcción del Mercado Municipal de San Agustín, de donde procedían gran parte de las licencias, de modo semejante a lo que ocurría en el Ensanche con el Mercado da Guarda⁸²⁹. Ambos mercados satisfacían las necesidades de productos básicos de la población de su entorno. Sus respectivas áreas de influencia por lo general no iban más allá. Sin embargo, actuaron como polos dinamizadores de la actividad comercial en sus entornos, al generar efectos inducidos sobre otras funciones subsidiarias⁸³⁰. La función comercial se extendió a partir del centro también en dirección norte-noroeste (junto a algunas actividades artesanales derivadas), hacia el Campo de la Leña. Esta zona se estaba urbanizando de manera acelerada desde finales del siglo pasado (Martínez Suárez, 1978b), y la proximidad a la población constituía un destacado factor locacional. Por su parte, en la calle Juan Flórez, además de las funciones industriales ya señaladas, destacaba asimismo la función comercial, a través del abastecimiento cotidiano de la población del Ensanche y de las áreas limítrofes.

Durante este período, el crecimiento demográfico y urbano de los espacios centrales no constituye un factor explicativo suficiente que justifique la creciente instalación de empresas terciarias o manufacturero-artesanales. Excepto la compactación del Ensanche, prácticamente completada antes de la Guerra Civil, el resto del espacio central estaba consolidado desde tiempo atrás. En consecuencia, el crecimiento de las funciones terciarias obedecía a que buena parte de éstas tenían un rango jerárquico urbano, no de barrio. Si ello es así, y teniendo en cuenta que la dirección del crecimiento urbano era otra, lo más probable es que los medios de transporte de la época (y en concreto, el tranvía) actuaran canalizando los flujos económicos de las áreas de mayor dinamismo demográfico hacia aquellas en donde se localizaban las funciones más especializadas (Mirás, 2001).

Por tanto, asistimos a un modelo locacional jerárquico en el interior urbano. La mayor concentración y especialización se daba en las áreas centrales. Y, conforme nos

⁸²⁹ Archivo Municipal de A Coruña. Licencias de puestos públicos. 1900-1933 y Expedientes de adjudicación de puestos de mercados. 1914-1936.

alejamos de éstas, se producía una dispersión paulatina y bastante regular de los comercios. La venta de artículos cotidianos, productos corrientes, etc., se caracterizaba por su alto grado de ubicuidad, mientras que los locales de comercio inusual (con un período de renovación más dilatado en las economías domésticas, e incluso en las empresas) se concentraban en el centro.

6.6. LA CRISIS INDUSTRIAL NACIONAL E INTERNACIONAL DEJA SU HUELLA EN UN SECTOR INSUFICIENTE ASENTADO EN LA CIUDAD

En España, a partir de 1931 dio comienzo una crisis industrial que mostró un declive que se agravó progresivamente en 1933, cuando la caída de la producción tocó fondo⁸³¹. Sin embargo, en conjunto, la depresión no haber sido tan acusada como en otras naciones industrializadas, tal y como revela el indicador del producto industrial de Carreras (1984), que arroja una tendencia descendente, pero no excesivamente alarmante, para el conjunto del período 1930-35 (Martín Aceña, 1987: 125; Comín, 1991: 119). Sin embargo, el comportamiento fue relativamente heterogéneo, con profundos cambios en los precios y en la estructura intraindustrial (Carreras, 1990a: 84).

Las industrias que parecen haber padecido con mayor fuerza las consecuencias de la depresión fueron las de bienes de equipo, en especial la siderometalúrgica (Hernández Andreu, 1980: 25, 33-34), en paralelo a la crisis de la minería española de esta década⁸³². Aunque no existe pleno acuerdo al respecto, se ha apuntado que el proceso de redistribución de la renta de los años treinta afectó positivamente al consumo y, en consecuencia, a las industrias ligeras (Tortella y Palafox, 1984: 109). El

⁸³⁰ Acerca del impacto de los mercados municipales, *vid.* Hodson (1998).

⁸³¹ Harrison (1988: 199); Carreras (1990a: 161). El año 1933 fue el de mayor contracción, como consecuencia de la convergencia de la depresión económica con la estabilización monetaria inducida, entre otros aspectos, por la estructura del comercio exterior, acentuando de este modo la crisis industrial, el aumento del paro y la caída de la renta nacional (Hernández Andreu, 1986: 165).

⁸³² En la industria del carbón convergieron fuerzas depresivas por el lado de la oferta y de la demanda, debido a las implicaciones de este sector con otras industrias o servicios, sometidos también al declive económico. El sostenimiento de la producción obedecía, en opinión de Hernández Andreu (1980: 174), a que no hubo una respuesta elástica a la caída del consumo, lo que dio lugar a un aumento del nivel de

teórico aumento del poder adquisitivo popular habría expandido la demanda de alimentos, vestido y otros bienes de consumo⁸³³. A su vez, el crecimiento de estas industrias pudo haber generado un efecto (más reducido) sobre otras industrias (química, energía), que también se habrían visto estimuladas por el crecimiento y expansión del producto agrario durante los años treinta (Barciela, 1983: 666; Tortella y Palafox, 1984: 109; Bricall, 1989: 362).

De este modo, la industria textil (aunque no fue ajena a la depresión estructural, como lo prueba la caída de los años 1933-34) experimentó una leve recuperación durante el período republicano⁸³⁴. En cambio, la producción de hierro y acero entró en crisis ya en 1930. La causa de este declive radicó en la escasa participación de índole estructural del consumo privado en la demanda de productos metalúrgicos en España, agravada por la drástica interrupción de la demanda del sector público para infraestructuras, especialmente de transporte (Hernández Andreu, 1986: 95).

La industria en la provincia de A Coruña no había alcanzado, en palabra textuales del Consejo de Industria, "un desarrollo grande"⁸³⁵. La estadística de la CIC del año 1930 arroja un total de 1.519 contribuyentes matriculados en la tarifa 3ª, con unas cuotas de 370.249 pts, lo que convertía a Coruña en la primera provincia gallega en términos de contribuyentes y la 26ª provincia española, mientras que en términos de cuotas era la primera y la 36ª, respectivamente⁸³⁶. La crisis de los años treinta se cebó con especial virulencia sobre el sector industrial. La crisis internacional y la particular situación económica española tuvieron un efecto negativo sobre la industria coruñesa, de modo que el fenómeno industrializador debió aguardar algunos años más para

stocks y a una disminución de precios.

⁸³³ Comín defiende la tesis de que el crecimiento de los salarios en la República no aumentó necesariamente la demanda de bienes de consumo, ya que el aumento del paro pudo disminuir la masa salarial. Además, el consumo podía depender más de la renta permanente que de la corriente (Comín 1991: 130).

⁸³⁴ Hernández Andreu (1980: 174; 1986: 96). Sin embargo, a partir de 1934 se observa que la confluencia de las restricciones monetarias y la inversión de la política salarial generó una restricción de la clientela de las industrias de bienes de consumo, que se unieron de este modo a la crisis de las industrias productoras de materias primas exportables (Vilar, 1986: 44).

⁸³⁵ *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 393.

⁸³⁶ *Anuario Estadístico de España, 1932*, p. 427.

experimentar un nuevo resurgimiento (Mirás, 1999).

Ya se ha hecho referencia a que la crisis descendió sobre determinadas actividades industriales y comerciales (acompañado de la caída de muchos negocios mercantiles), de tal modo que esta época se puede caracterizar como de intensa crisis industrial. En el Cuadro 31, Cuadro 32, Cuadro 33 y Cuadro 34 se aprecia cómo, de hecho, fue el único sector que decayó en términos absolutos. Esta fue una depresión de mayor calado que la de la guerra europea, lo que demuestra la crítica situación que atravesaba el conjunto de la economía productiva urbana.

El comienzo de la década no fue precisamente alentador⁸³⁷, y andando el tiempo el problema no hizo sino agudizarse. La crisis de los principales sectores industriales gallegos (ganadería, conserva, pesca, madera, etc.) tuvo su reflejo en la propia estructura industrial coruñesa⁸³⁸. Fue asimismo un momento muy delicado para la República, pues comenzaba a manifestarse de forma notoria la principal lacra de todo el período, el problema del paro obrero, generalizado en todo el país⁸³⁹.

Varios fueron los factores que incidieron en la crisis. Entre otros, el bloqueo a la entrada de divisas de los emigrantes (que se sumó a la drástica reducción del flujo migratorio hacia América), la ruptura de relaciones comerciales con Francia y la disminución de los intercambios con otras naciones, los problemas derivados del establecimiento de contingentes en distintos países como consecuencia de la crisis, lo que perjudicó a algunas industrias (especialmente la conservera), la lánguida situación de la industria maderera, debido a las importaciones de estos productos del extranjero, la contracción del mercado interior, que coadyuvó una paralización total o parcial de algunas industrias, etc.

Una de las consecuencias más dolorosas fue el paro tan elevado que se registró

⁸³⁷ Fue una época dura, debido a la difícil situación económica general. *Galicia industrial y comercial*, septiembre de 1931.

⁸³⁸ El que fuera alcalde de la ciudad, Manuel Casás Fernández calificaba a 1935 como un muy mal año. *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1936.

en estos años. Para remediarlo, se promulgó una ley contra el paro forzoso⁸⁴⁰, gracias a la cual se inició en toda España un relativo relanzamiento de la industria de la construcción (a través de la exención tributaria a la edificación de viviendas decretada en esa ley)⁸⁴¹.

Resulta significativo que durante el período republicano se produjese una agudización de los conflictos, lo que indudablemente tuvo su origen en la crisis económica que vivía el país. Pero también guarda estrecha relación con el clima social que propició el nuevo régimen democrático instaurado tras la Dictadura de Primo de Rivera, que había recortado drásticamente la libertad de asociación.

En este ambiente, idóneo para el desarrollo de la actividad reivindicativa obrera, en A Coruña se produjo una extensión de la implantación de las organizaciones sindicales, al igual que en el resto de Galicia. Las circunstancias imperantes en los años treinta desembocaron en el inicio de una serie de conflictos que se desataron, como suele ocurrir en estos casos, como medio de alcanzar una mejora del status socioeconómico: cumplimiento efectivo de la jornada de ocho horas, mejoras salariales, medidas para luchar contra el encarecimiento de la vida, medidas para combatir el paro, etc.⁸⁴²

El paro parece haber sido uno de los problemas más arduos con los que hubo de

⁸³⁹ *Galicia industrial y comercial*, abril de 1935.

⁸⁴⁰ Además de la creación de una Caja Nacional del Seguro contra el Paro Forzoso, en 1931 y de una Junta Nacional contra el Paro, en 1935.

⁸⁴¹ La construcción se había convertido en una nueva *leading sector* en España. A lo largo del segundo lustro de los años veinte atravesó una depresión económica de la que se recuperó en 1930 y 1931, para acentuarse nuevamente su declive desde 1932 (Hernández Andreu, 1986: 115). Parecida evolución siguió la industria del cemento, sector que se había beneficiado enormemente de la política expansiva de la Dictadura de Primo de Rivera, gracias a la cual se constituyeron varios cárteles oligopolistas (Gómez Mendoza, 1987).

⁸⁴² Uno de los conflictos más importantes fue el de la pesca que tuvo lugar en Vigo, junto con el de los astilleros en Ferrol, ambos en 1932, sintomáticos del panorama económico de esos años (Castro, 1986: 205 y ss.). Para conocer la evolución del movimiento obrero en esta época *vid.*, entre otros, Barreiro *et al.* (1990), así como, para A Coruña, González Probados (1983), donde se recogen entre otros importantes conflictos, las huelgas de marineros de barcos pesqueros, dependientes de comercio, conflicto de los tranviarios, peluqueros y barberos o tejedores, obreros del ferrocarril, sector de la construcción, etc.

enfrentarse la clase trabajadora en general en toda Galicia⁸⁴³, agravado por el retorno de la emigración, como consecuencia del deterioro de las economías exportadoras de los países latinoamericanos ocasionado por la crisis de 1929 (lo que provocaba la miseria de los emigrados en tierras del Nuevo Continente). De ahí la conflictividad laboral a la que tuvo que hacer frente la República.

La situación no era de completa paralización, ya que algunas industrias experimentaron un cierto empuje. Por ejemplo, la industria de la construcción, gracias a la edificación en la zona del Ensanche (que tuvo un fuerte impulso en los años treinta, completando prácticamente su fisonomía actual), el crecimiento de la ciudad hacia la periferia, así como otras obras relacionadas con las infraestructuras urbanas (agua, electricidad, etc.)⁸⁴⁴. Además, se registró un sustancial avance en la construcción de viviendas baratas, lo que supuso un balón de oxígeno para algunas industrias relacionadas con el sector⁸⁴⁵.

Esta crisis se apreciaba más claramente por contraste con lo que ocurría en la ciudad a finales de la década de los veinte e incluso en 1931, un hecho sintomático del retraso en la manifestación de la crisis del 29. En 1930 se preveía un magnífico futuro para A Coruña⁸⁴⁶. El comercio y la industria mantuvieron un comportamiento relativamente ascendente, las obras tan necesarias en el puerto avanzaban con rapidez, etc. La ciudad se convirtió en un foco de atracción regional, aunque era evidente la necesidad de trazar un plan general que definiese adecuadamente las zonas mercantiles e industriales. No extrañan, por tanto, los destacados impulsos en la orientación industrial coruñesa: fundiciones, construcción, muebles, imprentas y litografías,

⁸⁴³ El número de parados se incrementaba constantemente en las ciudades y también en el campo. *Galicia industrial y comercial*, septiembre de 1931.

⁸⁴⁴ La Ciudad Jardín continuó expandiéndose. Sin embargo, el ritmo de urbanización se ralentizó, como consecuencia de la paralización de las ventas de solares y edificaciones de la empresa gestora, la *Sociedad Coruñesa de Urbanización*. Sociedad Coruñesa de Urbanización (S.A.). *Memoria y Balance correspondientes al período social transcurrido durante el año 1932. La Coruña. Leída en Junta General Ordinaria de Accionistas del 8 de julio de 1933*, pp. 7-9. Por este motivo, la sociedad atravesó un período de fuertes pérdidas durante los años treinta. *Memorias*, varios años.

⁸⁴⁵ Para ello, se había constituido en 1923 una asociación destinada a la construcción de casas baratas en la ciudad. *Estatuto Reformado de la Asociación de Cooperativas de Casas Baratas de La Coruña*, 1923.

⁸⁴⁶ *Galicia industrial y comercial*, enero de 1930 y diciembre de 1930.

servicios eléctricos y calefacción, industrias relacionadas con la pesca, etc.⁸⁴⁷

Sin embargo, una vez iniciada la década, el número de contribuyentes se incrementó, mientras que las tarifas disminuyeron, de donde se deduce que la crisis era aun más importante porque afectó probablemente a las industrias de mayor tamaño, lo que terminó por reforzar el minifundismo industrial y las dificultades estructurales del sector, al permitir la subsistencia, más o menos precaria, de industrias de reducidas dimensiones y con efectos inducidos muy escasos.

Este rasgo se siguió manteniendo hasta la última fecha censal. La crisis no corrigió los problemas, por lo que las empresas del sector continuaron siendo pequeñas, en algunos casos con un fuerte carácter artesanal, en una época tan avanzada como las vísperas de la Guerra Civil. Esto, por tanto, relativiza el aparente crecimiento del número de matriculados durante estos cuatro últimos años.

Para finalizar, es necesario insistir en que, a pesar de los problemas y deficiencias que se han detectado en la estructura industrial coruñesa, su significación cualitativa para la economía de la ciudad era notable. Aunque el peso global del sector nunca superó la cuarta parte de los empresarios matriculados por contribución industrial, ni el 13-15 % de las cuotas satisfechas en la ciudad, su importancia debe ser valorada prudentemente, máxime en el contexto de la economía gallega, en donde los centros de desarrollo industrial se reducían a los núcleos vigués y ferrolano. En A Coruña, la diversificación industrial era mayor que en esas dos ciudades, aunque siempre a una escala considerablemente global más reducida, compartiendo un patrón muy similar al de urbes como San Sebastián (Luengo, 1990). Era, de todos modos, uno de los muy escasos puntos luminosos dentro del panorama de relativa oscuridad industrial de Galicia.

⁸⁴⁷ *Galicia industrial y comercial*, diciembre de 1930. Naya (1990).

6.6.1. Los problemas de contracción de la demanda dominan el panorama interindustrial coruñés

La estructura industrial de la ciudad de A Coruña no se alejaba excesivamente de los estándares españoles. Hacia finales de los años treinta la estructura industrial nacional se hallaba claramente dominada por productos simples de consumo: industrias alimentarias (bebidas, tabaco, textiles), y otras industrias manufactureras, como vestido, calzado, madera y corcho, artes gráficas, etc. En definitiva, actividades en las que se hacía un uso intensivo de mano de obra, y que tendían a cubrir las necesidades de consumo de una población cuyo bajo nivel de ingreso real implicaba una reducida capacidad de compra (Donges, 1976: 30-32).

La distribución sectorial en la industria coruñesa se mantuvo en los años treinta de manera bastante estable, cuando sobrevino la crisis industrial que afectó a la economía urbana en esos años. El principal grupo de actividades, al igual que había ocurrido durante los períodos anteriores, continuó siendo el sector de la **alimentación**, que experimentó un crecimiento importante en su participación relativa sobre las cuotas fiscales. No ocurrió así con los valores absolutos, debido al descenso generalizado de las cuotas en todos los sectores industriales urbanos. El número de empresarios matriculados disminuyó ligeramente su participación, aunque el número absoluto permaneciese estable. Dentro del sector, la evolución fue divergente, ya que crecieron los compuestos y la industria conservera sufría una dura crisis, mientras que en el caso de los destilados ésta fue algo menos pronunciada y los molidos permanecían en una situación de estancamiento.

En conjunto, como había venido sucediendo durante el primer tercio del siglo, la industria agroalimentaria encajaba con el perfil de un país agropecuario como Galicia, a pesar de que la industrialización agraria apenas mostrase algunas iniciativas aisladas en sectores concretos. La *industria conservera* vivió posiblemente su época más problemática durante los años treinta, padeciendo a partir de entonces una tendencia decadente. Los problemas de comienzos de los años treinta llevaron a la ruina a algunos conserveros, aunque reforzaron a los que ya eran más fuertes, es decir, aquéllos que

habían obtenido los mayores beneficios de la guerra mundial y que habían crecido horizontal y verticalmente durante los años anteriores (Carmona, 1998: 161-162).

La principal particularidad de la industria conservera coruñesa residió en que al inicio de la crisis, las expectativas empresariales eran pesimistas pero, una vez concluido el primer lustro, la desesperanza invadía al sector. Tras el desencadenamiento de la crisis mundial, las empresas más sólidas pudieron sobrellevar sus efectos, sin unos quebrantos insalvables. Los volúmenes de ventas se sostuvieron con dificultad, arrojando todavía resultados moderadamente lucrativos, dados los tiempos difíciles que corrían⁸⁴⁸. Lo peor estaba por llegar.

Forzados por los impagos de las ventas a los países latinoamericanos, los empresarios del sector reorientaron la producción a partir de los años treinta hacia el mercado interior, alternativa favorecida gracias a la mejora en la distribución de la renta, y la tendencia consiguiente al crecimiento del consumo que tuvo lugar durante la República, junto con el descenso en los costes de producción, fruto principalmente del abaratamiento de las materias primas, sobre todo el pescado (Carmona, 1990b: 20; 2001a: 26).

La industria conservera coruñesa entró en crisis en los años treinta por las razones apuntadas a lo largo del trabajo, al ser un sector muy dependiente del movimiento pesquero y de un mercado exterior en recesión durante estos años, no sólo en la ciudad sino en su área de influencia. Como núcleos principales de esta industria a la altura de 1929 existían en el golfo Ártabro (en la provincia marítima de A Coruña) 6 fábricas de conserva, 6 de salazón y 5 de escabeches. En Sada, 3 de conserva, 7 de salazón y 3 de escabeche. En Pontedeume, 18 de salazón. En 1931, en la zona de A Coruña, permanecerían tan solo 5 fábricas de conserva, 27 de salazón y 5 de escabeches, con un valor aproximado de su producción en torno a 1.400.0000 pts, muy

⁸⁴⁸ La Pesquera del Norte de España, S.A. Memoria. Año 1932.

por detrás de Vigo, Ferrol y Vilagarcía⁸⁴⁹.

El panorama conservero hacia 1932 era expresivo de una crisis muy importante, no sólo en A Coruña, sino también a nivel regional. Esto resulta más grave si se piensa que era la primera industria exportadora de Galicia y que ése había sido un año excelente en la costera de la sardina. Por tanto, el problema era de demanda, no de oferta productiva.

Entre 1932 y 1933 las cifras de exportación del sector se contrajeron fuertemente. Para contrarrestar esta bajada en las ventas, y para poder competir dentro del mercado nacional, las empresas se vieron forzados a rebajar considerablemente los precios de sus productos, para aumentar así el volumen de operaciones. Como consecuencia, aunque el objetivo se consiguió, no ocurrió lo mismo con los beneficios (Cuadro 79)⁸⁵⁰. Las políticas de contingentes se extendieron en la mayoría de naciones en 1933-35, a lo que unieron los bloqueos de divisas en la mayoría de los mercados sudamericanos, reduciendo a un margen muy estrecho las exportaciones, e incluso llegando a hacerlas desaparecer⁸⁵¹. La guerra comercial desatada desembocó en la puesta en marcha de medidas de castigo, como las sanciones económicas aplicadas a Italia, que repercutieron notablemente en esta industria, ya que éste era uno de los principales mercados consumidores de las conservas y salazones coruñesas y gallegas. La acumulación de stocks y las caídas de los beneficios fueron la norma en vísperas de

⁸⁴⁹ *Anuario Estadístico de España*, 1931, p. 170. Según Angel Bernárdez, en Carreras y Candi (1929), sección Pesca, en toda Galicia había 128 fábricas. En 1931 el puerto de Vigo había exportado una partida de conservas por valor de 35.131.400 pts, es decir, alrededor del 50 % del total exportado en toda España. En las factorías viguesas se produjo en 1932 más del 20 % del monto total de conservas de pescado y de marisco elaboradas en España. Además, según la estadística de la contribución industrial, Tarifa 3ª, en Vigo existían 43 industrias conserveras, y representaban la mayor partida de las exportaciones que realizaba la ciudad, cifrándose en un 25 % del tonelaje total exportado. Según la revista *Industria Conservera*, en Galicia había unas 150 fábricas de conservas, salazones y escabeches, de las que se localizaban en la ría de Vigo 39 fábricas de conservas y unas 20 de salazones y escabeche. El número de obreros ocupados habitualmente en las fábricas gallegas excedía de 15.000, pero en períodos de intensa labor, las fábricas podían dar ocupación a más de 25.000 obreros. "Valor e importancia de la conservería gallega", *Industria Conservera*, año I, nº 2, 1934, p. 1. Finalmente, según la *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo*, las exportaciones viguesas totalizaron 74.731.876 kgs, de los que las conservas de pescado alcanzaron los 18.298.258 kgs. (Colectivo Xerminal, 1990: 147).

⁸⁵⁰ La Pesquera del Norte de España, S.A. Memoria. Año 1933.

la Guerra Civil⁸⁵².

Tras el desencadenamiento de la crisis de 1929 sobre la economía internacional, una larga nómina de países adoptó medidas tendentes a impedir la entrada de mercancías de otras naciones. Se elevaron extraordinariamente los derechos de importación o se establecieron contingentes en la práctica totalidad de las economías, tanto de América como de Europa y, en general, en todo el mercado mundial. El primero en cerrarse fue el mercado americano. En un principio fue el de Argentina, pero casi inmediatamente le siguieron Venezuela, Uruguay y otros países⁸⁵³. A continuación, cayó el mercado europeo, en donde los principales destinos de las exportaciones eran Italia, Francia, Alemania y Bélgica⁸⁵⁴. Todo ello incidió en un aumento de los precios de los productos de la industria, con lo que el consumo interior pagó parte de las consecuencias y dio lugar a una agudización de la depresión económica, que se comenzó a observar en el país en estos años⁸⁵⁵.

El sector también se vio afectado por la política arancelaria que afectaba a otras materias primas necesarias en la industria, por ejemplo, la hojalata. Frente a ello, los empresarios, agrupados en torno a la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia⁸⁵⁶, intentaron alcanzar una solución transitoria, consistente en la fórmula de adquirir hojalata de Francia a cambio de que admitieran en ese país, fuera de contingentes, las conservas de pescado gallegas. Sin embargo, aunque la propuesta fue defendida en las Cortes por los diputados regionales, no prosperó⁸⁵⁷.

⁸⁵¹ La Pesquera del Norte de España, S.A. Memoria. Año 1934.

⁸⁵² La Pesquera del Norte de España, S.A. Memoria. Año 1935.

⁸⁵³ *Industrias Pesqueras*, 1 de mayo de 1932, p. 9. A lo largo de los años de la República, especialmente desde el inicio de la crisis en Galicia, se entablaron negociaciones para lograr la firma de un programa de relaciones comerciales con Argentina que permitiesen dar mayor fluidez a los intercambios entre la región gallega y aquel país, especialmente de conservas de pescado y de maíz, pero evitando hacer concesiones excesivamente libres a la importación de carnes argentinas. Actas Pleno COCINC.

⁸⁵⁴ *El Pueblo Gallego*, 7 de agosto de 1932, p. 1.

⁸⁵⁵ *La Voz de Galicia*, 3 de enero de 1932, artículo de Angel Bernárdez.

⁸⁵⁶ Constituida en el año 1905, fue la primera patronal del sector conservero.

⁸⁵⁷ "Defensa de la industria conservera", *El Pueblo Gallego*, 31 de diciembre de 1932. *El Pueblo Gallego*, 21 de enero de 1934, p. 1. El marco regulador de las relaciones comerciales con Francia se fijó en el acuerdo hispano-francés de 14 de junio de 1933, en donde se establecía un régimen de

Como consecuencia de estos avatares, aquellas industrias relacionadas con la conserva y salazón coruñesas se vieron afectadas, si bien en algunas de ellas influyó igualmente la coyuntura económica general⁸⁵⁸.

CUADRO 79. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR DE LA ALIMENTACIÓN EN A CORUÑA, 1931-35

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
Conservas										
Compañía Frigorífica	108.425	31,0%	102.252	29,2%	118.885	34,0%	157.223	22,5%		
Pérez Cepeda y Osorio	14.492	29,0%	-5.116	-10,2%	5.487	11,0%	449	0,9%		
Pesquera del Norte de España			44.146	15,9%	2.147	0,8%	18.677	6,7%	7.513	2,7%
Compuestos										
Cooperativa Industrial Coruñesa			282	0,1%			13.530	4,5%	49.540	16,5%
González y López Miranda	4.099	27,3%	-953	-6,4%						
La Unión Industrial	41.928	6,0%	43.602	6,2%	40.618	5,8%	42.282	6,0%	39.318	5,6%
Hijos de J.M.Rodríguez			20.297	15,3%	11.656	8,8%	2.161	1,6%	2.519	1,9%
Alonso y Cia	1.553	3,1%	2.412	4,8%	-4.693	-9,4%				
Mercantil Cívico Militar	82.577	16,5%	77.711	15,5%	76.335	15,3%	76.663	15,3%	76.967	15,4%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

En 1935 el panorama no había mejorado, antes al contrario. Los mismos factores que influyeron en la crisis sectorial continuaban presentes. Las dificultades derivadas del elevado proteccionismo externo persistían y seguían produciendo estragos en distintas industrias, especialmente en la conservera. A ello se habría de añadir la ruptura de las relaciones comerciales con Francia, la irregularidad en la distribución de contingentes y la propia contracción que experimentó un mercado interior español plenamente afectado ya por la crisis internacional⁸⁵⁹.

contingentación para la exportación de pescado en conserva. Un mes después, el Ministerio de Industria y Comercio creó el Comité Nacional de Exportación de Conservas de Pescado, organismo integrado por los miembros de la Sección Conservera de la Junta Pesquera y Conservera (afecta a la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria) encargado de la organización de las exportaciones del sector.

⁸⁵⁸ Se ha de insistir de nuevo en la estrecha relación existente entre la industria pesquera, la industria conservera y salazonera y otras industrias. Según las cifras citadas en *Galicia industrial y comercial*, abril de 1931, la industria pesquera daba vida aproximadamente a una decena de fábricas de conservas, escabeches y salazones, 16 fábricas de aserrar maderas para envases, además de una fábrica litográfica, una de envases metálicos y tres de hielo, generando una riqueza que se valoraba en unos 25 millones pts.

⁸⁵⁹ *La Voz de Galicia*, 1 de enero de 1936, artículo de Antonio Villar Ponte. La dependencia del exterior

Por el contrario, dentro de las industrias conserveras, la rúbrica correspondiente a la fabricación de *hielo* (con destino principalmente al abastecimiento de la flota pesquera y al consumo de los exportadores de pescado), de la que la mejor exponente era la *Compañía Frigorífica, S.A.*, experimentó una marcha ascendente en sus negocios⁸⁶⁰. La demanda de hielo en la ciudad crecía sin interrupción, estimulando el aumento de la escala productiva de esta compañía⁸⁶¹. El principal hándicap residía en que, a pesar del incremento del volumen de ventas, los crecientes gastos de explotación erosionaban los beneficios⁸⁶². El capítulo más importante correspondía a los gastos generales, en donde los gastos de personal representaba en torno al 60-70 % del total. Precisamente esta partida, junto con los fondos de reserva y muy especialmente las dotaciones de amortización derivadas de la ampliación de los elementos productivos absorbían la mayor parte de las utilidades brutas.

La industria de los *molidos* era un subsector todavía numeroso, pero caracterizado por la baja calidad de su producto final, habiendo fracasado los intentos

era excesivamente estrecha en esta industria, a pesar del desarrollo durante las décadas precedentes de algunas industrias abastecedoras de inputs. En 1935 los suministros a la industria provincial de conservas y escabeches fueron de 556.000 cajas de hojalata, 16.000 tms de aceite, 40.000 de carbón, además de alambre, puntas, caucho, etc., algunos de ellos de producción nacional, pero la mayoría procedentes del exterior. *La economía coruñesa en los últimos años, op. cit.*, p. 96.

⁸⁶⁰ "Aunque en el año que comentamos la producción de hielo fue suficiente para el abastecimiento de la flota pesquera y para el consumo de los exportadores de pescado, la realidad aconseja preparar los elementos de fabricación y de conservación ante el creciente desarrollo que adquieren en nuestro puerto aquellas industrias, por lo que el Consejo de Administración estimó conveniente reforzar la producción y los medios de almacenarla a fin de que en todo momento pueda ser suministrada sin entorpecimientos que tengan por causa el arribo en el mismo día de varios buques y la aglomeración de pescado". Así, en la Junta General extraordinaria de 27 de octubre de 1933 se acordó instalar nueva maquinaria, para aumentar la producción total en 20 tms de hielo diarias, junto con la construcción de otra cámara frigorífica y realizar en el edificio social las obras necesarias para estas instalaciones. Como resultado de los nuevos proyectos, el Consejo de Administración de la compañía acordó una elevación del capital social a 700.000 pts, y reformó los estatutos, comenzando a regir éstos el 1 de enero de 1934. *Compañía Frigorífica (S.A.). Memoria correspondiente al décimocuarto ejercicio. Año de 1932*, La Coruña, pp. 6-7.

⁸⁶¹ La compañía adquirió un edificio para la fábrica, dotándola de elementos de producción eficientes, "colocándonos de tal modo en una buena situación para atender la cada vez mayor demanda de hielo, que de persistir en lo sucesivo con el ritmo seguido hasta ahora, no sería difícil encontrarnos en el caso de simultanear la producción de nuestra fábrica con la explotación de la que hemos adquirido del Sr. Jaspe en esta localidad". *Compañía Frigorífica (S.A.). Memoria correspondiente al duodécimo ejercicio. Año de 1931*, La Coruña, pp. 5-6. La venta de hielo ascendió a más de 7.000 tms durante los años treinta, cantidades nunca antes superadas por la empresa: 1931 = 7.218 tms; 1932 = 7.972 tms; 1933 = 8.474 tms; 1934 = 9.255 tms. *Memorias de la empresa*.

⁸⁶² *Compañía Frigorífica (S.A.). Memoria correspondiente al décimotercer ejercicio. Año de 1932*, La

por establecer empresas a gran escala, tanto en la ciudad como en la provincia. Existía un elevado número de pequeños molinos, movidos por energía eléctrica⁸⁶³. La materia prima para la elaboración de los transformados era de procedencia provincial. Pero la molienda se entregaba en el estado en el que salía de las piedras, sin un proceso de clasificación sofisticado, excepto el que se derivaba de la utilización de cernidores para la separación del salvado. Con estas perspectivas tecnológicas, el mercado de venta alcanzaba un radio muy reducido, no existiendo exportación fuera de la región⁸⁶⁴.

Con todo, éste no fue el sector mas afectado por la crisis, dado su carácter de industria de consumo básico. El principal problema procedía de las dificultades para importar materias primas, dado que la producción de cereales fue deficitaria durante la República, igual que había venido ocurriendo en las décadas anteriores.

La industria de los *destilados* tenía en la fabricación de cerveza *La Estrella de Galicia*, uno de sus principales exponentes⁸⁶⁵. El crecimiento de esta empresa se topó con un escenario complicado en los años treinta. Tradicionalmente, había tenido que hacer frente a la inercia del consumo regional, más proclive a los vinos y aguardientes, lo que había condicionado una demanda relativamente reducida de su producto. Por su parte, la fábrica de gaseosas de *La Unión Industrial* (formada en su día por un grupo de fabricantes que decidieron asociarse para salvar sus empresas individuales), sufrió asimismo la caída de la demanda, aunque de manera menos acentuada que otras industrias de bienes de consumo, dado su carácter popular⁸⁶⁶.

En los años treinta la estructura interna del grupo de los *compuestos* no había

Coruña, p. 5.

⁸⁶³ Las industrias de la panificación poseían medios mecánicos para el gramado y preparación de las masas, y la mayor parte utilizaba combustibles líquidos para la calefacción de los hornos, habiendo prescindido del antiguo sistema de calentamiento por leños de madera de pino. Algunos poseían hornos giratorios continuos. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, pp. 400-401.

⁸⁶⁴ *Ibid.*, p. 401.

⁸⁶⁵ La fábrica tenía invertido un capital de 650.000 pts. Su producción era de unos 5.000 hectolitros, para lo que contaba con una plantilla de 27 empleados. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 404.

⁸⁶⁶ Existían otras fábricas de gaseosas, pero estaban accionadas a mano y carecían de importancia. Su producción se limitaba a una pequeña cantidad de botellas, trabajando sólo unos días al año. *Apuntes*

experimentado una sustancial transformación. En todo caso, se percibe la aparición de numerosos establecimientos de este tipo, aunque con las características que los definían en años anteriores. Las fábricas de pastas para sopa tuvieron en otro tiempo una importancia de la que carecían en los años treinta. Las pastas fabricadas en la provincia habían tenido en el pasado un cierto mercado en el extranjero (especialmente en las antiguas colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas). Perdido éste, la esfera de influencia comercial de las fábricas de A Coruña se limitaba al mercado de la región, siendo muy limitada la exportación nacional. Destacó especialmente la empresa de *Manuel Sanjurjo Suárez*, que modernizó su fábrica, hasta convertirla en la mejor dotada del ramo en la ciudad, con maquinaria avanzada e instalaciones completas⁸⁶⁷.

El sector de los compuestos fue uno de los que experimentó una evolución menos desequilibrada durante la crisis, aunque los resultados de las empresas se vieron también perjudicados en algunos casos, por factores de oferta y de demanda. El tono de las memorias de algunas compañías era excesivamente quejumbroso, según se deduce del examen de sus balances y cuentas de resultados. Las expectativas empresariales al inicio de la década no eran halagüeñas. Sin embargo, la evolución posterior de los acontecimientos desmiente en parte el gris escenario que dibujaban los empresarios (Cuadro 79).

Por el lado de la oferta, un problema común a las plantas embotelladoras fue la escasez de envases de vidrio, causada por la crisis empresarial de las fábricas españolas, agravada circunstancialmente por los conflictos laborales, que desembocaron en numerosas huelgas, alterando los ritmos de producción⁸⁶⁸. En segundo lugar, los gastos

para el momento de la industria española de 1930, op. cit., pp. 404-405.

⁸⁶⁷ Contaba con una excelente instalación de maquinaria moderna, prensas hidráulicas, amasadoras de último modelo, etc. y unos magníficos secaderos y edificios construidos. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit., pp. 405-406.*

⁸⁶⁸ La más lesiva para la marcha de los negocios fue la crisis ocasionada por la huelga de la construcción y sus derivadas, que arrastró tras de sí a numerosos establecimientos ligados con las industrias de los compuestos. Cooperativa Industrial Coruñesa, S.A. *Memoria y balance del quinto ejercicio social, para dar cuenta a la junta general de accionistas que ha de celebrarse el día 25 de febrero de 1934.* A esto se añadían las "competencias desesperadas de algunos fabriquines", cuyos propietarios supuestamente ofrecían sus productos "con irrisoria utilidad". Cooperativa Industrial Coruñesa, S.A. *Memoria y balance del quinto ejercicio social, para dar cuenta a la junta general de accionistas que ha de celebrarse el día*

de explotación crecieron como consecuencia del alza en los gastos de personal⁸⁶⁹. En tercer lugar, los transportes atravesaban una difícil coyuntura, contribuyendo a la contracción de los mercados.

Por la vertiente de la demanda, a pesar de tratarse de artículos de consumo popular, las adversas circunstancias climáticas (veranos lluviosos a principios de los años treinta) perjudicaron el consumo. La merma del mercado urbano y regional exhortó a estas sociedades a practicar políticas de austeridad y control de los gastos generales, al tiempo que los precios de venta se veían sometidos a una visible contención. Sin embargo, una prueba fehaciente de que la coyuntura no era completamente recesiva reside en el hecho de que algunas de las empresas del sector, como *La Unión Industrial*, acometieron importantes renovaciones de su utillaje industrial⁸⁷⁰. Además, el volumen de ventas, en general, discurrió por una senda ascendente⁸⁷¹.

28 de febrero de 1932. Cooperativa Industrial Coruñesa, S.A. *Memoria y balance del sexto ejercicio social, para dar cuenta a la junta general de accionistas que ha de celebrarse el día 26 de febrero de 1933*.

⁸⁶⁹ Además de que la reforma tributaria ocasionó un alza en la tributación de algunos subsectores industriales, la subida más significativa provino del aumento de los jornales de los obreros, en parte como resultado de las bases concertadas con los sindicatos de empleados. La Mercantil Cívico Militar. *Memoria del Año 1932 presentada a la Junta General de 1933. Año XLII. 17º del 2º periodo social*, La Coruña, 1933, p. 9. Esta sociedad fue una de las que mantuvo un comportamiento más positivo, gracias en buena medida a la diversificación de sus negocios, que combinaban la producción con la distribución.

⁸⁷⁰ "Para dotar a la fábrica de elementos de producción modernos y completar su instalación industrial, se han invertido en este ejercicio algunas cantidades en la adquisición de maquinarias y material de todos órdenes". *Memoria que presenta el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima La Unión Industrial, a la Junta general que se celebrará el día 27 de Febrero de 1934*. "El Consejo se ha trazado una severa administración [...] y ciertamente está satisfecho de sus resultados, más de satisfacer en los tiempos actuales que las industrias en general atraviesan una vida lánguida o de aguda crisis". *Memoria que presenta el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima La Unión Industrial, a la Junta general que se celebrará el día 25 de Febrero de 1935*.

⁸⁷¹ "No obstante las dificultades, la sociedad no vio disminuidas sus ventas", aumentando considerablemente en la sección de "perfumería, tejidos y efectos de escritorio", sin que las demás bajasen. La Mercantil Cívico Militar. *Memoria del año 1933 presentada a la Junta General de 1934. Año XLIII. 18º del 2º periodo social*, La Coruña, 1934, p. 8. Al año siguiente, la cita se repetía casi textualmente. "... manifestar que nuestros negocios continúan desarrollándose en plena normalidad, pese a las dificultades que de continuo se presentan, sin que nuestras ventas hayan disminuido" [...] en secciones como la de «perfumería, tejidos y efectos de escritorio» «cada día es mayor el número de consumidores». La Mercantil Cívico Militar. *Memoria del año 1934 presentada a la Junta General de 1935. Año XLIV. 19º del 2º periodo social*, La Coruña, 1935, p. 8. "A pesar de las circunstancias

Por lo que respecta a la *fábrica de tabacos*, la demanda de este tipo de productos venía experimentando importantes cambios desde los años veinte. La década de los treinta continuó la tendencia mecanizadora iniciada unos años antes en la planta coruñesa, ininterrumpida a pesar de (o gracias a) un incendio desencadenado en 1920 (Alonso Álvarez, 1998: 183-184). La producción se reorientó precisamente en esa línea, con un fuerte descenso de la fabricación de cigarros (cuya tecnología avanzó con más lentitud), en tanto que aumentó la elaboración de las labores de cigarrillos (Navajas, 1984: 147; Alonso Álvarez, 1998: 192).

El índice de crecimiento de la producción final mantuvo la tendencia de los años veinte, con una breve caída coyuntural al inicio del decenio, que no interrumpió la marcha creciente de las ventas. En 1935 casi se había triplicado la producción de principios de siglo (Alonso Álvarez, 1998: 180-182), lo que demuestra que la fábrica no se vio afectada por la reducción de la demanda en igual medida que los demás sectores industriales coruñeses.

La industria de elaboración de **hilados y tejidos** se encontraba en un estado insatisfactorio en los años treinta, como consecuencia de la ausencia de un mercado extenso para una producción continua y rentable⁸⁷², siendo muy frecuentes los intervalos de paralización⁸⁷³. En España, esta industria sufría una fuerte crisis, repercutiendo en la

desfavorables en que se desarrollan en España toda clase de negocios, podemos asegurar que los de la Sociedad continúan su marcha normal, habiendo algunas Secciones respecto a las cuales los beneficios obtenidos, con relación a anteriores ejercicios, evidencian que nuestro mercado va en aumento progresivo". La Mercantil Cívico Militar. *Memoria del año 1935 presentada a la Junta General de 1936. Año XLV. 20º del 2º periodo social*, La Coruña, 1935, p. 8.

⁸⁷² La *Primera Coruñesa*, la principal empresa domiciliada en la ciudad, situada en Juan Flórez, contaba en esta época con los siguientes elementos de fabricación: 8 máquinas selfactinas con 4.000 husos, 2 máquinas continuas con 800 husos, 1 torno para hierro y 1 instalación de blanqueo. La fuerza máxima empleada era de 250 CV dentro de unas instalaciones que ocupaban una superficie total de 5.221 m². ARG-DHC. Utilidades.

⁸⁷³ Además de las tres fábricas de tejidos, *Primera Coruñesa*, *Hilados y Tejidos de Vilasantar* y *Galicia Industrial*, existía en A Coruña la empresa *F. Miranda y Cia., S.L.*, dedicada a la producción de redes de algodón para la pesca, la única del norte y noreste de España, con un capital de 230.000 pts, 9 CV de potencia instalada, 2 obreros empleados y una producción anual de 24.000 metros en ancho de 40 mallas. Por lo que respecta a las industrias del vestido, además de numerosos talleres, en la capital se encontraba la sociedad *Coruñesa de Confecciones, S.A.* Su capital era de 2.000.000 pts, unos 200 obreros en plantilla y su capacidad productiva alcanzaba las 2.000 prendas diarias (camisas, calzoncillos, monos, trajes de aguas, etc.). La *Sastrería Iglesias*, dedicada a la confección de ropa para el Ejército, con un capital de

provincia de A Coruña. Además, las fábricas provinciales tuvieron que soportar un elevado coste de la materia prima (procedente de Estados Unidos), debido a la falta de transportes adecuados y al elevado valor de las tarifas aplicadas⁸⁷⁴.

Las tres principales sociedades mostraron un comportamiento irregular durante la crisis. Los resultados de las empresas sufrieron las consecuencias de las subidas de costes derivadas de la depreciación de la moneda (lo que encarecía la importación de las materias primas)⁸⁷⁵, y de las subidas de los gastos de personal, forzados en parte por los conflictos obreros del período republicano (Cuadro 80)⁸⁷⁶. En segundo lugar, los intentos de ampliación de los mercados en suelo peninsular tropezaron con las dificultades del transporte terrestre en España, aquejado de una fuerte recesión. En tercer lugar, una nota común eran las recíprocas lamentaciones ante la “competencia desleal” de los demás fabricantes de productos textiles⁸⁷⁷.

Un factor favorable al sector en Galicia fue la recesión que éste sufría en

300.000 pts, 12 obreros fijos, además de los que trabajaban a domicilio. *La Alemana-Fábrica de Paraguas, S.L.*, con un capital de 800.000, 20 obreros, y una capacidad de producción de 300.000 paraguas anuales. 2 fábricas de botones, que entre ambas ocupaban 17 obreros, y tenían una potencia instalada de 20 CV, con una capacidad productiva de 16.800 gruesas de botones. La más importante era *Algalit, S.L.*, con un capital de 300.000 pts y una producción de 9.000 gruesas al año. *La economía coruñesa en los últimos años, op. cit.*, pp. 109-113.

⁸⁷⁴ *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, pp. 401-402.

⁸⁷⁵ *Hilados y Tejidos Vilasantar* adquirió una partida de algodón en marzo de 1931, calculando la operación con un cambio de 46 pts/libra esterlina (el cambio oficial era de alrededor de 44,5 pts/libra). Llegado el vencimiento del citado algodón en mayo, hubieron de reembolsar su adquisición al cambio de 55 pts, lo que arrojó una pérdida de unas 13.000 pts. Como contrapartida, los precios en origen de la materia prima eran sumamente bajos, seguramente los más reducidos desde 1899. Afortunadamente, el abandono del patrón oro por parte de Gran Bretaña significó un considerable alivio, ya que trajo aparejada una devaluación de la libra. *Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memoria. Año de 1931. A partir de 1932 se comenzó a generalizar el pago en dólares. Pero cuando se desató la guerra comercial a nivel internacional, se planteó un nuevo problema, el de los controles de cambios, y la dificultad para acceder a las divisas necesarias para afrontar las operaciones comerciales en el extranjero. Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memoria. Año de 1935, p. IV.*

⁸⁷⁶ A principios de 1933 comenzaron a funcionar los Jurados Mixtos de la Industria Textil, en los que participaba el elemento obrero, lo que repercutió en un aumento de los gastos de personal. *Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memoria. Año de 1935, p. IV.*

⁸⁷⁷ *Galicia Industrial, S.A. Memoria presentada a los Sres. Accionistas en la Junta General ordinaria celebrada el día 31 de Marzo de 1932, correspondiente al 4º ejercicio social.* “... si la industria textil en Galicia no da el rendimiento debido al capital empleado, culpa es de la competencia que origina la falta de unión [...] y sigue sin ponerse remedio”. *Primera Coruñesa, Sociedad Anónima. Memoria leída y aprobada en la Junta general ordinaria de 25 de febrero de 1934, La Coruña, p. 6.*

Cataluña, lo que permitió a los fabricantes coruñeses abastecer con mayor eficacia el mercado doméstico, aunque a costa de una reducción de los precios de venta⁸⁷⁸. En consecuencia, a pesar del incremento de las ventas, los beneficios no registraron igual evolución, en paralelo con el ritmo de deflación económica.

CUADRO 80. RESULTADOS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS TEXTILES DE A CORUÑA, 1931-35

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
Hilados y Tejidos Vilasantar	120.969	8,1%	82.448	5,5%	93.268	6,2%	126.208	8,4%	102.362	6,8%
Primera Coruñesa			64.927	6,5%	66.835	4,5%	15.239	1,0%	16.528	1,1%
Galicia Industrial	1.529	0,2%	218.551	24,0%	260.013	28,5%	168.295	18,5%	120.528	13,2%
Crecente Hermanos			926	92,6%						
Feal Hermanos	6.944	46,3%	-2.874	-19,2%	1.547	10,3%	3.699	24,7%	1.639	10,9%
Bamonde Hermanos	10.790	12,3%	7.050	8,0%	6.400	7,3%	5.950	6,8%		
F.Miranda y Cia,SL			-1.197	-1,0%	-5.536	-4,6%	3.468	2,9%	2.675	2,2%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

Sin embargo, desde finales de 1931 y con mayor claridad de 1932 las consecuencias de la depresión se hicieron sentir en Galicia, afectando inmediatamente al consumo de productos textiles⁸⁷⁹. En primer término, la crisis se diseminó con especial virulencia por el campo gallego, que vio cómo disminuían enormemente las ventas de sus productos (sobre todo el ganado, su mayor y principal fuente de ingresos), provocando la consiguiente caída de la demanda y la acumulación de stocks empresariales⁸⁸⁰. En segundo lugar, el comercio atravesaba una situación delicada, lo que entorpecía las ventas pero, sobre todo, castigaba el cobro de las mercancías, debido a la falta de liquidez que se transmitía intersectorialmente⁸⁸¹.

En 1934 el mercado mostraba lentos síntomas de reactivación, posibilitando un incremento de las ventas (muy decaídas durante el bienio anterior), aunque éste no fuese

⁸⁷⁸ Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memorias. Años de 1931-33. Primera Coruñesa, Sociedad Anónima. *Memoria leída y aprobada en la Junta general ordinaria de 25 de febrero de 1934*, La Coruña, p. 8

⁸⁷⁹ Primera Coruñesa, Sociedad Anónima. *Memoria leída y aprobada en la Junta general ordinaria de 25 de febrero de 1934*, La Coruña, p. 5.

⁸⁸⁰ "El descenso de ventas de lencería fue tan grande que se vendieron en Galicia unas 6.000 piezas menos que en 1931", correspondiendo el descenso a los productos de baja calidad. Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memoria. Año de 1932, pp. i-ii.

sostenido, y una disminución de los stocks, a pesar de que lo exiguo de los precios de venta afectó a los resultados finales⁸⁸². Sin embargo, para el conjunto del sector fue un “año calamitoso”, por ser una industria que dependía de la estabilidad de los mercados. Las industrias algodoneras en general y las de hilados y tejidos en particular padecieron las consecuencias del recrudecimiento de la crisis industrial española, por efecto de la combinación de varios factores: la restricción de créditos bancarios, las exigencias de pago al contado por parte de los vendedores de materias primas, las ventas a precios no remuneradores, los ofrecimientos a los comerciantes mayoristas de existencias en condiciones ruinosas, etc. Todo ello se resumía en un problema de sobreproducción⁸⁸³.

La **industria metalúrgica**, constituida principalmente por fundiciones y talleres mecánicos, tradicionalmente se había visto afectada por la carestía de las tarifas y por la falta de comunicaciones⁸⁸⁴. En los años treinta, esta industria tenía su mayor fuente de ingresos a lo largo de la provincia y en la ciudad en la industria base, la pesca⁸⁸⁵. La principal línea de trabajo de los talleres de fundición y reparación procedía de las frecuentes reparaciones a las que era necesario someter a los buques⁸⁸⁶.

El mercado continuaba circunscrito a la provincia. Esto provocó una dualidad de comportamiento. Por un lado, al depender de la demanda local, el sector no se vio

⁸⁸¹ Hilados y Tejidos Vilasantar, Sociedad Anónima. Memoria. Año de 1932, p. ii-iii.

⁸⁸² Al menos para Hilados y Tejidos Vilasantar. Memorias. Años de 1934-35.

⁸⁸³ Primera Coruñesa, Sociedad Anónima. *Memoria correspondiente al año 1934 leída y aprobada en la Junta general ordinaria de 24 de febrero de 1935*, La Coruña, p. 9. Primera Coruñesa, Sociedad Anónima. *Memoria correspondiente al año 1935*, p. 2. Así lo reconocía asimismo el Comité Regulador de la Industria Textil Algodonera.

⁸⁸⁴ Circunstancia que afectaba también a la minería, igual que había ocurrido en el pasado. El valor total de la producción en la provincia de A Coruña en 1935 era de algo más de 11.120.000 pts, mientras el total de Galicia ascendía a aproximadamente 14.370.000 pts. *La economía coruñesa en los últimos años*, op. cit., pp. 55 y 70. Sin embargo, la excesiva dependencia de la minería gallega del exterior (tanto de mercados y capitales como en la transformación de las materias primas) provocó que la crisis de los años treinta trajese el cierre de numerosas minas de hierro, estaño y wolframio (Pereira, 1994: 21).

⁸⁸⁵ El número de contribuyentes provinciales registrados en la CIC había aumentado en 1931 respecto a 1927, pasando de 5 a 6, mientras en Pontevedra se habían incrementado de 2 a 5. Sin embargo, en 1932 A Coruña perdió dos contribuyentes, aunque las cuotas totales se mantuvieron prácticamente iguales (Vázquez Vaamonde, 1996: 391).

⁸⁸⁶ En la provincia existían 29 fábricas y talleres de fundición y reparación, con un de 351 obreros empleados. El capital invertido era de aproximadamente 2.000.000 pts, y la producción de 560 tms de hierro fundido. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., p. 397.

sometido directamente al embate de la crisis internacional. Sin embargo, por otro lado, las fluctuaciones de la actividad pesquera, y los efectos sobre las industrias vinculadas incidieron en el sector. Las principales empresas eran *Wonemburger, S.L.*, *La Artística Suárez Pumariaga, S.A.*, *Talleres Solórzano, S.A.*, *Miguel Muñoz Ortiz Fernández, Industrias Gallegas, S.A.*, *Talleres de Dolores Sánchez Rodríguez* y *Ricardo Castro Mosquera*⁸⁸⁷.

CUADRO 81. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS METALÚRGICAS DE A CORUÑA, 1931-35

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
Hijos de M. Muñoz Ortiz	14.389	19,2%	10.831	14,4%	3.673	4,9%	-7.021	-9,4%		
Hijos de Solórzano	12.934	8,8%	14.595	9,9%	27.135	18,5%	8.737	5,9%	11.060	7,5%
Celestino Pineda y Cia	599	0,8%	-22.273	-29,7%	-20.616	-27,5%	-804	-1,1%		
Explot. Gral. de Trapos y Metales de Galicia			-439.848	-44,0%	45.331	8,9%	52.212	10,2%	47.001	9,2%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

Al contrario de otros sectores, el problema no radicaba en la oferta y en el encarecimiento de ciertos costes, como los laborales o determinados inputs, sino en la disminución de la demanda. En conjunto, sus resultados presentan un perfil irregular, con períodos de pronunciadas caídas de los beneficios, que derivaron en numerosas ocasiones en pérdidas, ocasionadas por la paralización de las actividades industriales vinculadas (Cuadro 81), como indican las caídas en el volumen de carga de trabajo que reflejan varias de estas empresas en sus balances.

⁸⁸⁷ La sociedad *Wonemburger, S.L.*, dedicada a la construcción y reparación de piezas metálicas, fundiciones y calderería gruesa, y la única de España en la fundición de piezas antrácidas, tenía un capital de 2.100.000 pts, con una instalación con capacidad de 175 CV, en la que trabajaban 98 obreros. *La Artística Suárez Pumariaga, S.A.*, con un capital de 1.250.000, 90 obreros y una potencia instalada de 70 CV, realizaba trabajos en litografía y chapa, con una capacidad de producción de unas 40.000 cajas anuales, aunque las dificultades de adquisición de hojalata en el extranjero entorpecieron su funcionamiento. En 1935 alcanzó unas cifras de 16.000 cajas de hojalata y 8.000 cajas de chapa. *Industrias Gallegas, S.A.*, se dedicaba a la fabricación de electrodos para aplicaciones de soldaduras eléctrica y autógena, con una potencia instalada de 17 CV, 20 obreros, y una capacidad productiva de más de 10.000.000 de electrodos anuales, aunque nunca alcanzó los cinco millones, por falta de materias primas. *Talleres Solórzano, S.A.*, con un capital de 230.000, 46 CV de potencia y 43 obreros, poseía instalaciones para fundición de hierro y fusión de metales, dedicándose a reparaciones en general y a la construcción de piezas metálicas. *Miguel Muñoz Ortiz Fernández* estaba especializada en reparaciones en general y en fundición, así como en construcción de maquinaria agrícola y en motores de gasolina de 5 a

Hacia los años treinta, la **actividad maderera** comenzó a experimentar una fuerte crisis a nivel regional, a consecuencia de su fuerte componente exportadora⁸⁸⁸. Durante esa década, los establecimientos madereros atravesaron una existencia lánguida⁸⁸⁹. La responsabilidad de la crisis tuvo que ver con factores de oferta y de demanda. Por un lado, existía un problema de dimensionamiento, ya que el número de instalaciones era excesivo para la estructura de la demanda nacional. Por otro, el hecho de que se comenzó a sentir la competencia de maderas de procedencia exterior, dentro del mismo tramo de oferta que abastecía Galicia. Los dos principales países competidores fueron Francia y Portugal, este último rival tradicional de las maderas gallegas. La competencia se vio favorecida en parte por la autorización establecida de entrada de madera extranjera en el país⁸⁹⁰. En cambio, la manipulación de esta mercancía en el puerto de A Coruña no se encontraba en la mejor de las condiciones, como consecuencia de la existencia de fuertes limitaciones de espacio físico para las operaciones de carga y descarga⁸⁹¹.

Por la vertiente de la demanda, los pedidos de envases no alcanzaban a la producción. Los envases que requería la industria conservera eran los que daban más vida y proporcionaban mayores rendimientos económicos a los empresarios de este sector. La crisis que sufría la industria impactó directamente en la producción y en los resultados de estos talleres. Por ello, la mayoría vivía una vida precaria, encontrándose

10 CV. Finalmente, *Talleres de Dolores Sánchez Rodríguez y Ricardo Castro Mosquera* se dedicaban a fundición y reparaciones en general. *La economía coruñesa en los últimos años, op. cit.*, pp. 107-108.

⁸⁸⁸ La crisis provocó una "atonía nos cultivadores, ruina nos intermediarios e o peche de numerosas fábricas galegas", no mudando la tendencia hasta la Guerra Civil. Por tanto, hacia la República se había detenido el proceso de acumulación de capital, de concentración empresarial y el desarrollo tecnológico que parecía haberse iniciado en el sector durante las primeras décadas del siglo XX (Pereira, 1998: 179).

⁸⁸⁹ El número de contribuyentes por sierras de cinta registrados en A Coruña en la CIC disminuyó entre 1931 y 1933 de 215 a 203, con una caída del total de centímetros de capacidad registrada, de 29.497 cms a 26.909 cms. En cambio, en el conjunto de Galicia, el sector todavía experimentó un crecimiento, sustentado en el incremento del número de unidades en la provincia de Pontevedra (Rico, 2000: 434-435).

⁸⁹⁰ ACTAS Pleno COCINC, 20 de febrero de 1930. Pereira (1998: 178) señala que entre el desencadenamiento del crack de 1929 y la Guerra Civil el descenso y la depreciación de las exportaciones agrarias del sur de España (principal cliente en este período de la madera gallega) condicionaron el funcionamiento de los aserraderos, a lo que se sumó la favorable política a las entradas de madera francesa y portuguesa.

⁸⁹¹ Esto formaba parte de los tradicionales problemas de competencia por el espacio que tradicionalmente

paralizadas gran parte del año muchas fábricas aserraderos⁸⁹².

A principios de la década, Galicia en su conjunto exportaba por valor de unos 20 millones de pesetas anuales, básicamente de madera de pino y roble (Peña Novo, 1928c; 1930a); pero esta cantidad era muy inferior a la que su potencial le habría permitido⁸⁹³. De ahí el incremento de las importaciones, sobre todo de madera larga para la construcción, que en la región se producía en cantidades insuficientes, de baja calidad y a precios notablemente superiores. Del mismo modo, se importaba pasta de madera y otros productos más elaborados, como resultado de la escasa especialización de la industria en A Coruña y del resto de la región. Finalmente, la relativa paralización de la construcción urbana a finales de la década (otra importante fuente de demanda) también tuvo una negativa influencia en el sector⁸⁹⁴.

De todos modos, durante estos veinte años se produjo una modificación estructural importante, porque esta industria comenzó a desplazar a la alimentación de su posición de privilegio dentro del sector industrial coruñés, debido a la continuada creación de empresas. Esta será casi la única modificación a gran escala en la industria urbana, pues los demás sectores mantuvieron similares porcentajes de participación. Sin embargo, el aumento del número de empresas careció de efectos expansivos, ya que las empresas continuaban siendo de carácter artesanal.

habían afectado al puerto coruñés.

⁸⁹² *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, pp. 399-400.

⁸⁹³ La producción maderera de la provincia se hallaba localizada principalmente en el litoral marítimo, en una franja de 30 a 40 kms de la costa hacia el interior y en la cuenca del río Ulla. Las condiciones del suelo, el régimen pluviométrico y la humedad permitían el crecimiento de muchas especies maderables. Sin embargo, estas posibilidades no se aprovecharon plenamente, ya que de las 433.000 hectáreas dedicadas a monte, sólo 165.000 estaban pobladas de especies arbóreas, y las restantes aparecían cubiertas de tojo y brezo. Con todo, el sector extractivo maderero permitía la existencia de más de 500 serrerías diseminadas por toda la provincia, con cerca de 3.000 obreros empleados. *La economía coruñesa en los últimos años, op. cit.*, pp. 30-31.

⁸⁹⁴ La construcción había mantenido una tendencia dinámica hasta aproximadamente 1933, momento en el que la caída de la inversión de capital procedente de Latinoamérica en este ramo se tradujo en una crisis de ocupaciones, lo que conllevó desajustes sociales que desembocaron en dicho año en una paralización importante del sector. *Vid.* Arroyo (1999: 73), quien cita la Memoria del Banco de Bilbao para el año 1933. En vísperas de la Guerra Civil la crisis era manifiesta, dentro de un marco en el que la oferta de fincas superaba la demanda de los compradores.

Las empresas más destacadas eran *Hijos de Benito Ares, S.A.*, que fabricaba traviesas de ferrocarril, e *Hijos de Emilio Cervigón Carreras*⁸⁹⁵, sociedad que con un capital de más de un millón de pesetas, y una potencia instalada de 75 CV y 60 obreros en plantilla producía muebles de lujo y casas y barracas desmontables de madera⁸⁹⁶.

Dentro del sector del **cuero y el calzado**, los únicos establecimientos fabriles existentes en Galicia se localizaban en la provincia de A Coruña, que contaba con la empresa más destacada, dedicada a la fabricación de calzado, la ya citada de *Angel Senra*. El resto del sector estaba conformado por zapateros, siendo muchos de los profesionales empleados artesanos que trabajaban en pequeños talleres (Pereira, 1994: 23).

El **sector químico** en Galicia a principios de los años treinta mostraba una dualidad entre los sectores tradicionales, abastecedores de los mercados locales y de producción artesanal (jabón, velas, lejía, etc.) con otras instalaciones modernas pero poco integradas en el espacio económico gallego (Pereira, 1994: 23). El principal problema que aquejaba al sector en la ciudad fue la fuerte caída de la demanda y de los precios, junto con la elevación del precio de los inputs, lo que se tradujo en la acumulación de stocks y en el empeoramiento de los resultados empresariales⁸⁹⁷. Un escenario que es perfectamente extensible a la comercialización de productos de droguería, perfumería y similares, muy vinculado con el anterior.

En A Coruña, dentro del sector químico, destacó, además de los anteriores, el sector de los fertilizantes. En la distribución de los fertilizantes durante los años veinte y treinta tuvieron un papel destacado los sindicatos y sociedades agrarias que adquirían

⁸⁹⁵ No ha sido posible localizar información seriada sobre los resultados de las empresas madereras de la capital. Sin embargo, los escasos y fragmentarios datos disponibles permiten conjeturar una evolución irregular, con frecuentes períodos de pérdidas empresariales. ARG-DHC (Hacienda). Utilidades.

⁸⁹⁶ La industria del mueble, en cambio, apenas había dado sus primeros pasos en Galicia, y no comenzaría a surgir hasta la década de los años cuarenta. Pereira (2002: 127); MOPU. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial, *Plan Director de Coordinación de Galicia. Sector industrial*, Tomo I, p. 20.

⁸⁹⁷ *Explotación de Algas, S.A. Memoria y Balance del Ejercicio que termina en 31 de Diciembre de 1935*, p. 1.

los inputs para suministrarlos directamente a los labradores, constituyendo un factor fundamental en su difusión⁸⁹⁸.

El incremento en el consumo, por tanto, influyó lo suficiente como para que se instalase en 1930 en las proximidades de A Coruña el establecimiento de la firma *Cros, S.A.*, inicialmente como centro distribuidor de abonos, que más tarde se transformará en fábrica⁸⁹⁹. Con anterioridad, la dependencia regional del extranjero era importante. La compañía dio inicio a sus actividades en 1931, con una producción destinada a la satisfacción de las necesidades gallegas de superfosfatos y otros abonos⁹⁰⁰. Esta fábrica debería haber facilitado la difusión del abonado, pero los efectos de la crisis económica y la elevación de los precios no actuaron en su favor. Buena parte de la culpa la tuvo la política arancelaria que provocó un encarecimiento del abonado químico⁹⁰¹.

El sector de las **imprentas y de la prensa** y derivados atravesó momentos también difíciles, reflejado principalmente en el aumento de los costes de explotación y las dificultades para acceder a algunos elementos de fabricación (Cuadro 82). La elevación de los aranceles y el aumento de los gastos generales (vía incremento de las

⁸⁹⁸ "De julio a septiembre de 1930, la Federación Católico-Agraria de La Coruña recibió 35 pedidos de sus sindicatos asociados por un total de 402.150 quilos de superfosfato de cal" (Barreiro Gil, 1990: 111). Las primeras experiencias de venta de ganado a través de sociedades agrarias, eliminando a los tratantes intermediarios datan de 1913. *Vid.* Martínez López (1995a).

⁸⁹⁹ Empresa con base en Barcelona, nació en 1817, cuando Francisco Cros instaló su primera fábrica de productos químicos en la ciudad condal. En 1904 se constituyó como sociedad anónima. Su Consejo de Administración estaba formado por empresarios de procedencia catalana. Contaba con fábricas en Badalona, Alicante, A Coruña, Plá de Vilanova (Lleida), Málaga, San Juan de Aznalfarache (Sevilla), Maliaño (Santander), Grao (Valencia), Vallecas (Madrid) y Valdestillas (Valladolid). Su línea productiva se concentraba en varios frentes: la producción de fertilizantes (superfosfato de cal, superfosfatos orgánicos, abonos compuestos), de ácidos minerales, insecticidas y anticriptográficos, ácidos orgánicos, productos químicos para la industria, barnices y pinturas, etc. La instalación de A Coruña tenía su principal especialización en los fertilizantes. *Catálogo Oficial de la Producción Industrial de España, 1938-1942*, vol. II, Madrid, Ministerio de Industria y Comercio, p. 808.

⁹⁰⁰ Su utillaje estaba formado por 4 hornos rotativos, capaces de tratar 8.600 toneladas de piritas de hierro anuales, y una instalación capaz de producir 75.000 toneladas de superfosfatos anuales. Sin embargo, nunca llegó a alcanzar su potencial productivo. También producía ácido nítrico, que se empleaba en la obtención de ácido sulfúrico, que a su vez servía de materia prima para la obtención de superfosfatos, fluosilicato sódico y fluosilicato bórico, para combatir plagas. *La economía coruñesa en los últimos años*, op. cit., p. 71.

⁹⁰¹ Además, en Galicia, no existía una producción de escorias Thomas, a pesar de contar con numerosos yacimientos de hierro fosforoso; pero éste se exportaba en bruto y, después, las escorias se compraban del exterior (Martínez López, 1989: 210). En cuanto a la política arancelaria y los elevados derechos sobre

retribuciones al personal) fueron las principales partidas responsables⁹⁰². Pero también se aprecia, en varios de los casos para los que se dispone de información, una caída de las utilidades por ventas de mercancías. A pesar de ello, las empresas más sobresalientes, como *La Voz de Galicia*, acometieron importantes mejoras en sus instalaciones, con el fin de adaptarse a los tiempos⁹⁰³.

CUADRO 82. RESULTADOS DE ALGUNAS DE LAS SOCIEDADES DE PAPEL Y ARTES GRÁFICAS DE A CORUÑA, 1931-1935

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
E. Roel de La Torre					55.178		50.233		37.673	
Folla y Cia	21.656	10,8%	18.399	9,2%					-37.067	-18,5%
Soc.Gall.de Publicidad	-6.036									
Zincke Hermanos	13.216	13,2%	14.261	14,3%	13.101	13,1%	12.679	12,7%	13.015	13,0%
La Voz de Galicia			72.137	24,0%	76.083	25,4%	85.648	28,5%	97.218	32,4%
Editorial Gallega	-3.004	-2,0%								
Grande y Lens	2.954	3,9%	2.159	2,9%	1.285	1,7%	137	0,2%	-1.198	-1,6%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

Este sector encontraba su principal mercado en la edición de la prensa diaria y en publicaciones de diversos tipos, aunque también realizaba labores de impresión muy variadas. Por ello, el marco en el que se desenvolvió la prensa tuvo una marcada incidencia en su evolución empresarial. En este sentido, se distinguen dos coyunturas políticas diferentes, con secuelas contrapuestas sobre el sector. En un principio, la República favoreció la intervención en el mundo periodístico de más sectores de la población y de más opciones políticas. El punto álgido de la fundación de periódicos en Galicia se sitúa en el bienio 1931-32, coincidiendo con la presencia de republicanos y socialistas en el gobierno central. 1934 marcó un punto de inflexión, con radicales y cedistas en el poder (Pérez Pais, 1997: 16), afectando a un sector que debía hacer frente a la contracción del mercado, el incremento de los costes de explotación y las

los abonos inorgánicos, *Galicia industrial y comercial*, septiembre de 1931.

⁹⁰² La Voz de Galicia, S.A. Memorias, 1932-36. En el caso de los diarios, los precios de venta no compensaban suficientemente los costes, dado que estaban sometidos a regulación.

⁹⁰³ Se instalaron por primera vez los teletipos, un sistema de escritura mecánica a distancia que sustituyó al teléfono y telégrafo en los servicios de información rápida. La Voz de Galicia (Sociedad Anónima). *Memoria correspondiente al vigésimo quinto ejercicio social, presentada por el consejo de gobierno y administración de la sociedad en junta general de accionistas el 20 de marzo de 1936*, La Coruña, 1936, p. 8.

dificultades para adquirir maquinaria e inputs en el extranjero.

La industria eléctrica coruñesa se hallaba prácticamente en los momentos previos a su gran salto cualitativo, que habría de tener lugar en la posguerra civil⁹⁰⁴. El sector eléctrico debería haberse visto afectado por la crisis, en sintonía con lo que ocurría en los demás sectores. Sin embargo, las características de su oferta productiva, los acuerdos alcanzados entre las principales empresas suministradoras y el oligopolio *de facto* que ejercían en la región, el carácter "cautivo" de su demanda, etc.⁹⁰⁵, permitieron a las sociedades suministradoras capear de manera razonablemente beneficiosa el temporal de la recesión⁹⁰⁶.

CUADRO 83. RESULTADOS DE LAS SOCIEDADES ELÉCTRICAS DOMICILIADAS EN A CORUÑA, 1931-1935

	1931		1932		1933		1934		1935	
	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.	B ^{os}	Rent.
SGGE			1.654.039	8,3%	1.723.920	8,6%	1.611.187	8,1%	1.660.689	8,3%
FCGE	1.310.251	14,6%	1.392.892	15,5%	1.178.638	13,1%	1.112.229	12,4%	1.176.381	13,1%
H. del Pindo	357.512	29,8%	266.466	22,2%	301.112	25,1%	302.582	25,2%	142.354	11,9%

FUENTE: ARG-DHC (Hacienda). Memorias de las empresas

La crisis no parece haber golpeado de inicio con excesiva crudeza a las empresas eléctricas domiciliadas en A Coruña. La rentabilidad en 1930 era elevada y los beneficios crecientes (Cuadro 83)⁹⁰⁷. Los problemas se agravaron a partir de 1932-33,

⁹⁰⁴ En 1931 existían en la provincia de A Coruña 8 centrales hidráulicas y 4 térmicas (el 4,1 % del país), con una producción total de 51,5 millones de Kw/h (el 1,92 % nacional), unas cifras muy superiores a las de la provincia de Pontevedra, la segunda de Galicia. *Anuario Estadístico de España*, 1931, p. 161. La producción eléctrica alcanzó un promedio durante el trienio 1933-35 de 165,1 millones de Kw/h, de la que 162,3 eran de origen hidráulico. El consumo se concentraba principalmente en energía y fuerza motriz (un 40,2 %, frente al 38 % del conjunto de Galicia) y en alumbrado y usos domésticos (23,1 % frente al 27,1 % de Galicia), correspondiendo el resto (36,7 %) a pérdidas y consumo propio. *La economía coruñesa en los últimos años*, op. cit., pp. 78-79. A su vez, en Galicia destacaba la elevada proporción del consumo destinada al alumbrado, mayor que en España (Carmona, 1990a: 41).

⁹⁰⁵ Uno de los efectos perversos de la estrategia adoptada por las compañías eléctricas españolas fue la insuficiencia sostenida de la oferta energética frente a la demanda, circunstancia extensible a otras fuentes de energía como el petróleo (Sudrià, 1987: 330).

⁹⁰⁶ Según el Consejo de Industria, el estado de la industria en la provincia era próspero al inicio de la crisis. En aquel momento existían en funcionamiento 23 centrales de energía hidroeléctrica, con una producción anual de 37.674.900 Kw/h, una potencia instalada de 30.155 K.V.A. y un total de 393 obreros empleados. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., p. 412.

⁹⁰⁷ En el caso de la *Hidroeléctrica del Pindo* (muy dependiente de su salto en O Pindo, en el río Xallas) la energía eléctrica producida en 1931 fue algo inferior a la de 1930 como consecuencia del menor caudal

cuando la tendencia de los beneficios se revirtió, mostrando una caída de los resultados empresariales, aunque siempre con saldos positivos. En cualquier caso, la recesión tampoco fue excesivamente dura, dado que en vísperas de la Guerra Civil se aprecian signos de recuperación en el negocio eléctrico.

El tono de las memorias no muestra una excesiva preocupación durante el primer bienio republicano. Al contrario, a pesar de la crisis industrial, el crecimiento del consumo de alumbrado y del número de abonados, motivado por el crecimiento demográfico de los principales mercados atendidos por las empresas coruñesas, compensó esas pérdidas⁹⁰⁸. El proceso de expansión hacia nuevas áreas continuaba, y las cifras de energía distribuida así lo corroboran⁹⁰⁹. Así, en 1931, las *FCGE* adquirían la explotación eléctrica del Connavia, consistente en dos saltos de agua, centrales y líneas de conducción a Lugo⁹¹⁰. Esta sociedad y la *SGGE* entablaron conversaciones con la *Electra del Viesgo*, fruto de las cuales se firmó un acuerdo entre las tres empresas y sus filiales para el intercambio de fluido, sin entrar en competencia en las respectivas áreas de actuación⁹¹¹.

del río. Sin embargo, la producción se aprovechó completamente, a pesar de la crisis siderúrgica y de su consecuencia inmediata, la reducción del consumo de ferroaleaciones de la fábrica de carburos de Cée, su principal cliente (que obligó a esta última compañía a variar el régimen de fabricación, dando preferencia al carburo de calcio). Además, la *S.A. Electra del Jallas*, filial de la Hidroeléctrica del Pindo, amplió su radio de acción con nuevas derivaciones de sus líneas en la zona de Muros, y aumentó en una cantidad apreciable el número de sus abonados. Hidroeléctrica del Pindo, *S.A. Memoria leída por el Consejo de Administración a la Junta general de señores accionistas celebrada el día 31 de Mayo de 1932*, p. 1. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930, op. cit.*, p. 410. Durante los años siguientes, la empresa mantuvo las posiciones adquiridas, además de llevar a otras localidades de la región la distribución de energía eléctrica.

⁹⁰⁸ Memorias de las empresas. El contrato que la *Cooperativa Eléctrica Coruñesa* había establecido con el Ayuntamiento de A Coruña para garantizar el suministro de alumbrado a la ciudad (posteriormente respetado por la *FCGE*) se hallaba vencido a principios de los años treinta. En 1933, la *FCGE* renovó dicho contrato.

⁹⁰⁹ La energía vendida por la *SGGE* creció a un fuerte ritmo durante los años treinta. Frente a los 29,3 millones de Kw/h vendidos durante el trienio 1927-29, en 1930-32 las ventas alcanzaron los 44,6 millones de Kw/h y en 1933-35 los 57,2 millones de Kw/h (Carmona y Pena, 1989: 41).

⁹¹⁰ Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad, S.A. ejercicio nº 13, año de 1931. *Memoria redactada por el presidente de esta sociedad que presenta el Consejo de Gobierno a la Junta General de Accionistas que habrá de celebrarse el día 31 de marzo de 1932*, La Coruña, p. 8.

⁹¹¹ Con el convenio establecido entre las tres sociedades aseguraban "seguir las orientaciones de aproximación entre todas las grandes empresas de producción y distribución de electricidad", de manera que les permitiese "cubrir, sin estorbarse, las necesidades de los distintos mercados y asegurar la

La política empresarial seguía criterios restrictivos respecto a los gastos corrientes, sin que ello afectase las necesidades de expansión del negocio y de sus elementos productivos. Por ello, los elementos del activo progresaban con normalidad, siguiendo un comportamiento semejante al de los años veinte. Las utilidades no se veían especialmente perjudicadas por los posibles trastornos en el consumo, sino más bien por la elevación de los gastos de personal y algunas partidas de los gastos generales⁹¹².

La otra rúbrica productiva del sector (el gas) no seguía, sin embargo, la misma marcha que la de la electricidad. Según la FCGE, los esfuerzos desplegados en aras del incremento del consumo urbano no guardaban relación con los resultados obtenidos, por lo que la participación en los resultados finales de la compañía fue disminuyendo tendencialmente con el transcurso de los años⁹¹³.

A partir de 1933, la crisis económica comenzó a pasar factura al sector eléctrico coruñés, lo mismo que al conjunto de la economía urbana⁹¹⁴. La crisis internacional repercutió vía mercado exterior en la contracción de los negocios urbanos, dando lugar

permanencia de los suministros y mejorar los rendimientos de los medios de producción". Sociedad General Gallega de Electricidad, S.A. *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas convocada para el 30 de Abril de 1934. Ejercicio de 1933*. La Coruña, p. 5.

⁹¹² *Ibid.*, p. 12. Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad, S.A. ejercicio nº 14, año de 1932. *Memoria redactada por el presidente de esta sociedad que presenta el Consejo de Gobierno a la Junta General de Accionistas que habrá de celebrarse el día 31 de marzo de 1933*, La Coruña, p. 12. Según la Memoria de este último año, los sueldos y jornales absorbían del orden del 25 % de los ingresos brutos de explotación de la empresa. La aplicación de las nuevas Bases de Trabajo establecidas por los Jurados Mixtos durante la República fue uno de los factores que repercutió con mayor intensidad en la elevación de los costes salariales.

⁹¹³ En los años treinta la FCGE se dedicaba, como venía haciendo desde sus orígenes a la distribución de energía eléctrica, pero también a la obtención y distribución de gas de hulla y de los subproductos (cok, alquitrán y benzol). Para ello contaba con hornos para la destilación, que constaban de 7 cámaras inclinadas, cada una de las cuales era capaz de cargar 6 tms de menudo, una plantilla de 72 obreros y una potencia instalada de 50 CV. El capital invertido se elevaba a los 4.835.632 pts, y la capacidad de producción anual de la fábrica era de unos 2.500.000 m³ de gas, aunque las dificultades para la obtención de hulla dificultaron la marcha empresarial. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, op. cit., p. 414. *La economía coruñesa en los últimos años*, op. cit., p. 73.

⁹¹⁴ La memoria del Banco de Bilbao de 1933 (citada en Arroyo, 1999: 73) rezaba "El año que termina ha sido ruinoso para La Coruña, porque no ha habido un día tranquilo a causa de los conflictos sociales surgidos, el más importante el que afecta a la construcción, que dura ya cinco meses y al cual no se ve un fin próximo". Situación trasladable al sector pesquero, a la industria conservera y a otros segmentos económico-sociales del mercado.

a un retraimiento de la demanda de energía⁹¹⁵. Los sectores industriales paralizados durante los años 1931-32 no se habían recuperado del impacto de la crisis en el mercado internacional y español⁹¹⁶. Por otro lado, el panorama social se encontraba muy perturbado, tanto en la ciudad como en el conjunto del país. Las numerosas huelgas en diversos sectores afectaban directamente e indirectamente al consumo de gas y de electricidad. En 1933 la huelga de la construcción, que se prolongó por espacio de seis meses, junto con la huelga general de diciembre de aquel año incidieron en la marcha general de la explotación de la FCGE y de la SGGE. El consumo total y el consumo medio por abonado disminuyeron de manera considerable. Además, los conflictos obreros ocasionaron otros trastornos. El más importante, la frecuente interrupción de la producción, lo que determinó un aumento de los costes, ya que las compañías se veían forzadas a recurrir a los motores diesel e impedir los apagones que se producían⁹¹⁷. El criterio de las empresas ante la crisis fue el de la prudencia, limitando temporalmente su expansión a las más imprescindibles tareas de mantenimiento del servicio.

Durante el año 1934 continuaron pesando sobre estas compañías la menor capacidad productiva y el menor consumo de sus clientes, y, como factor añadido, la huelga revolucionaria que vivió el país, además de los gastos extraordinarios en los que habían incurrido algunas de ellas durante el ejercicio anterior. Y, dado que el problema era fundamentalmente de sobreproducción (o para ser más exactos de escasez de demanda)⁹¹⁸, las empresas adoptaron en algunas ocasiones políticas de contención de los

⁹¹⁵ Por primera vez se observa en España una ralentización del ritmo de crecimiento del consumo de energía, que en España experimentó un fuerte incremento en el conjunto del periodo 1900-1935, superior al de la producción industrial y al de la renta nacional (Sudrià, 1987: 318).

⁹¹⁶ Sociedad General Gallega de Electricidad. *Memoria presentado por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas convocada para el 30 de abril de 1934. Ejercicio de 1933*, La Coruña, p. 6.

⁹¹⁷ La responsabilidad de estos apagones, a decir de las empresas, recaía en los atentados que sufrían por parte de los elementos obreros, obligándoles a recurrir a la producción térmica. Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad, S.A. ejercicio nº 15, año de 1933. *Memoria redactada por el presidente de esta sociedad que presenta el Consejo de Gobierno a la Junta General de Accionistas que habrá de celebrarse el día 31 de marzo de 1933*, La Coruña, p. 10. Sociedad General Gallega de Electricidad. *Memoria de 1933, op. cit.*, p. 6.

⁹¹⁸ Los primeros años treinta tuvieron un régimen de lluvias abundante, según la Memoria de la Hidroeléctrica del Pindo. De ahí que esta sociedad alcanzase una máxima producción, sólo superada por la de 1930, que no pudo absorber el mercado nacional, por efecto de la crisis, produciendo un aumento en los stocks de productos elaborados. Hidroeléctrica del Pindo, S.A. *Memoria leída por el Consejo de Administración a la Junta general de señores accionistas celebrada el día 10 de abril de 1932*, p. 1.

precios de venta, con el fin de estimular el consumo⁹¹⁹. Sin embargo, la marcha del negocio eléctrico mejoró coyunturalmente⁹²⁰. La explotación de aquí a la guerra se caracterizó por una mejoría en el rendimiento de las centrales, debido al aumento de algunos servicios de transporte y distribución.

6.6.2. La industria se desliza tímidamente hacia los primeros patrones de localización modernos

La localización industrial se vio sometida durante el siglo XX a trascendentales transformaciones, condicionando incluso el cambio de enfoque en las aproximaciones teóricas de análisis del sector⁹²¹. La industria tradicionalmente se había caracterizado por unas pautas de localización cercanas al centro de las ciudades. En un principio, la manufactura era necesariamente una operación urbana central. Sin embargo, a lo largo del siglo XX tales pautas se modificaron en profundidad. La industria dejó de ubicarse en el centro, excepto algunos casos aislados de empresas cuyo principal objetivo era emplazarse lo más cerca posible de su demanda, y que, por lo general, ocupaban una extensión relativamente reducida. El principal factor relevante para ese traslado intraurbano (pero también para el movimiento interurbano) pasó a ser la disponibilidad de suelo industrial abundante⁹²².

⁹¹⁹ A pesar de que con anterioridad el precio de la electricidad en España se hallaba ya congelado en términos nominales desde 1921 (Sequeiros, 1986: 31; Tortella, 1994: 270). De todo modos, las estrechas relaciones entre las empresas gallegas y el mercado escasamente atractivo que atendían impedían que las compañías pugnasen por él bajando las tarifas (Carmona, 1990b: 42).

⁹²⁰ Como principal hito conviene citar el control que adquirió FCGE sobre la *Compañía Madrileña de Alumbrado y Calefacción por Gas*, como primer paso para posicionarse en el mercado madrileño. La citada empresa controlaba *Gas Madrid*, y durante los años de la posguerra los responsables del grupo de *FENOSA* y del Banco Pastor tendrá intereses en la distribución de energía en Madrid (Mirás, 2003c). Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad, S.A. ejercicio nº 17, año de 1935. *Memoria redactada por el presidente de esta sociedad que presenta el Consejo de Gobierno a la Junta General de Accionistas que habrá de celebrarse el día 30 de marzo de 1936*, La Coruña, p. 12.

⁹²¹ Las primeras teorías de la localización industrial formuladas por los economistas de principios del siglo XX eran más apropiadas para el análisis locacional de las industrias básicas, pesadas, que se encontraban en la vanguardia del progreso industrial contemporáneo (Chapman y Walker, 1987: 16). Las reformulaciones posteriores a la Segunda Guerra Mundial trataron de hallar explicación a las nuevas pautas derivadas de los cambios industriales contemporáneos.

⁹²² Williamson (1967), Townroe (1969). A pesar de ello, las localizaciones interurbanas son muy pocas en comparación con las intraurbanas (Aydalot, 1979: 10).

A principios del siglo XX, la localización industrial en A Coruña podría corresponderse con la propia de las primeras fase de industrialización en las pequeñas ciudades, con unas pautas de distribución más lineales que areolares (Innocenti, 1985: 23). Al adentrarnos en el siglo, la localización de las actividades industriales coruñesas comenzó a experimentar algunas mutaciones, pero sin provocar una modificación radical del mapa industrial urbano. La distribución de las actividades industriales en la ciudad seguía conservando unas pautas variadas, dependiendo de los factores específicos de localización de cada tipo de actividad.

ILUSTRACIÓN 9. LOCALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA EN A CORUÑA EN EL AÑO 1935 (NÚMERO DE EMPRESAS)



Las nuevas instalaciones se emplazaron en áreas diferentes, dependiendo del tipo de industria de que se tratase. La pequeña industria dedicada a la alimentación continuó con sus tradicionales emplazamientos dentro del área residencial, cerca de los lugares de consumo y sin excesivos problemas de abastecimiento de materias primas. En cambio, las industrias de bienes de equipo, como los talleres metalúrgicos y de fundición generaban mayores inconvenientes, por lo que se situaban en zonas que en su día habían sido periféricas, pero que en los años treinta estaban ya integradas plenamente en la ciudad. Los costes de movilidad impidieron su traslado en estos años, aunque más adelante estas instalaciones fueron relocalizadas o simplemente se desmantelaron.

En torno a la Explanada del Orzán, y las rondas de salida de la ciudad se agruparon algunos importantes asentamientos industriales. La zona del Orzán (asimismo importante polo comercial), junto con el corredor en dirección Juan Canalejo-Zalaeta-Hospital, seguía siendo una de las principales áreas fabriles. La expansión urbana comenzaba, sin embargo, a condicionar su especialización funcional, lo que reducía las empresas casi exclusivamente a talleres artesanales, algunos establecimientos industriales, y diversos oficios. Por tanto, aunque era un espacio predominantemente industrial, comenzó a perder este carácter en beneficio de otros barrios de la ciudad (Ilustración 9).

Por su parte, la calle Juan Flórez, que cerraba el Ensanche en su fachada sur, era un espacio de transición entre una zona residencial de nueva ocupación y otra zona todavía sin ocupar, en la que la disponibilidad de suelo y la facilidad de comunicación exterior eran los factores locacionales fundamentales. En este sector la función dominante pasó a ser rápidamente la industrial. Esta zona ejercía de asentamiento de algunos destacados establecimientos fabriles urbanos, singularmente en el sector de la metalurgia de pequeña escala y en la madera.

Finalmente, el sector la Palloza-Santa Lucía continuaba siendo el principal enclave industrial de la ciudad, cada vez más extendido en dirección a la Estación de Ferrocarril y Monelos, aunque algunos puntos estaban desarrollando funciones

terciarias de demanda estrictamente local.

En cualquier caso, el paradigma de localización del sector todavía no había sufrido su principal mutación, de manera que las empresas continuaban localizándose en la ciudad, presentando un paisaje muy concentrado, en el que se yuxtaponían fábricas y establecimientos de carácter artesanal. La “migración industrial” hubo de aguardar al período 1950-1975, en el que se inició y consolidó el traslado de las plantas desde el municipio de A Coruña hacia áreas periféricas (Santos Ledo, 1988: 92-93).

7. Conclusiones

7. CONCLUSIONES

Del análisis desarrollado a lo largo de las páginas precedentes se han podido extraer algunas conclusiones, que se resumen en una serie de puntos que resultan, desde mi punto de vista, particularmente relevantes y que a continuación procedo a exponer.

En primer lugar, A Coruña experimentó un notorio crecimiento demográfico y una visible expansión física. A pesar de la limitada extensión superficial del municipio, la mancha urbana se extendió a lo largo de estas tres décadas en dirección sur y siguiendo la franja costera, desbordando los estrechos límites de la ciudad decimonónica.

El indicador poblacional revela un crecimiento más acelerado que la mayoría de las ciudades de rango jerárquico similar, y muy próximo en términos relativos a las principales ciudades españolas. El principal factor responsable de la expansión fue la inmigración rural, dado que las pautas endógenas eran relativamente poco dinámicas, en consonancia con lo que ocurría en el conjunto de la sociedad gallega. La duda que se plantea es si la ciudad era *el* destino preponderante de los inmigrantes rurales gallegos. Las coyunturas detectadas parecen indicar que esto se cumplió tan sólo parcialmente.

La ciudad recibió importantes contingentes, sobre todo de población en edad joven, que alimentaban el mercado laboral, por la vía de la vigorización de la estructura de la población activa. A Coruña se constituyó en el principal centro económico y financiero regional, así como en su principal mercado consumidor, lo que le permitió convertirse en un espacio preferente en Galicia. Sin embargo, la culminación de los momentos de más intensa emigración exterior de la población gallega, nacida en el siglo XIX, desembocó en un auténtico éxodo, que A Coruña fue incapaz de reconducir con eficacia. Al contrario, las fases de mayor aumento de efectivos de la ciudad coinciden con coyunturas de crisis en los mercados internacionales, que bloqueaban la salida de la mano de obra excedente en el campo.

Por tanto, los potenciales emigrantes parecen haber escogido la única salida disponible, pero no como primera opción, ya que cuando la coyuntura mejoraba en la ciudad (pero también en América), los desplazamientos vía marítima se aceleraban. Esto

cuestiona la capacidad de atracción sobre el *hinterland* y, por tanto, el rol de A Coruña como ciudad rectora dentro del sistema urbano regional. En consecuencia, parecen haber dominado los factores ligados a la economía internacional (factores de atracción) y a la economía rural regional (factores de expulsión).

En términos comparativos, la capital herculina encajó en el patrón más habitual, el de las ciudades que acogieron una fracción reducida de sus respectivos emigrantes provinciales, un movimiento que, por el contrario, favoreció a las ciudades más activas del período estudiado, por lo general, los núcleos en pleno proceso de industrialización.

En general, el comportamiento endógeno siguió las pautas de la demografía gallega del período, con algunas diferencias intrínsecas a cualquier núcleo urbano. La marcha de los indicadores no era plenamente equiparable a los estándares españoles en su conjunto, pero el ritmo de transformación se aproximaba a la tendencia de la población nacional, en pleno proceso de modernización socioeconómica.

Como se indica en el texto, resulta arriesgado vincular las coyunturas económicas con el comportamiento de las variables demográficas básicas. Pero, en mi opinión, se aprecian unas respuestas coherentes con la marcha económica de la ciudad en cada momento concreto. En las situaciones expansivas y en las de crisis, los ritmos de las variables responsables del crecimiento vegetativo se ajustaban razonablemente bien a la economía urbana.

En segundo lugar, la economía de A Coruña ha seguido las pautas y los ritmos marcados por la economía española y, todavía con mayor nitidez, por la economía gallega, dentro de la cual se asentaba y sobre la que, a su vez, también influía. Si bien es cierto que en coyunturas concretas, como la derivada de la guerra mundial, la ciudad parece haberse distanciado de la senda por la que transitaron los espacios más dinámicos del país (en realidad, aquéllos circunstancialmente mejor preparados para afrontar los retos de la demanda bélica exterior), esta evolución no se puede calificar de anómala. Por un lado, la economía gallega se benefició puntualmente de la guerra, pero predominaron las secuelas negativas de la transmisión de los efectos de la contienda. Por otro, muchas otras regiones y

ciudades españolas no supieron o no pudieron adaptarse a los nuevos requerimientos del mercado mundial, circunstancia por la que permanecieron al margen de la coyuntura especulativa alcista.

La guerra tuvo efectos contradictorios en la economía de A Coruña, ya que constituyó una oportunidad desaprovechada para modernizar las estructuras productivas urbanas. La aparente paradoja de la coyuntura bélica reside en la combinación de aspectos negativos y positivos. En el haber, se aprecia un cierto “efecto invernadero”, manifestado en un leve pero comparativamente poco importante incremento de las sociedades constituidas. En el debe, el deterioro de la situación social, aspecto común al resto del país, y la ralentización general de la actividad mercantil, industrial y portuaria.

Otra de las singularidades de la economía herculina de este período reside en su relativo alejamiento respecto del patrón general seguido por la economía española al término de la guerra europea. La coyuntura bélica proyecta una sombra alargada que va más allá de 1918, prolongando sus efectos hasta 1920 ó 1921. Sin embargo, en A Coruña se detecta una recuperación parcial, aunque insuficiente, una vez que los factores distorsionadores provocados por el conflicto comenzaron a replegarse o a desaparecer. En realidad, se trataría de un retorno a la normalidad para una ciudad afectada por los desequilibrios que introdujo la crisis económica europea, especialmente aquellos que tenían que ver con el tráfico portuario. Aun cuando determinados elementos del ciclo bélico todavía continuaban manifestándose (sobre todo, los de índole social), el conjunto de la actividad económica urbana lentamente iniciaba su recuperación.

El período dictatorial se saldó con un balance ciertamente positivo desde el punto de vista socioeconómico, como correspondió al conjunto de la economía del país. La modernización de la sociedad española se hizo extensiva a la economía regional, irradiando sus efectos sobre la economía de A Coruña.

En el caso de la crisis del período republicano, se observa que en algunos sectores la crisis no fue tan dramática, como debería haber correspondido a un período de fuerte contracción económica. Sin embargo, la economía urbana adoptó una estrategia de

“ensimismamiento”, es decir, de inclinación hacia las actividades comerciales, que eran las que mejor podían garantizar una supervivencia básica a sus habitantes. Esta táctica (inconsciente probablemente) se asemeja a la de las ciudades pequeñas y medias del país, especializadas en este tipo de funciones urbanas, con lo que quedó aparcada temporalmente la modernización en sentido estricto, en aras de la pura supervivencia. Por tanto, podríamos hablar de una nueva oportunidad perdida, pero a cambio de que las consecuencias de la depresión fuesen menos severas que en otras zonas del país.

En tercer lugar, el sector dominante en términos de empleo y en términos empresariales fue el terciario, continuando una tendencia que hundía sus raíces en el siglo XIX (puede que antes inclusive). El peso de las actividades consideradas como terciarias dentro de la economía urbana era realmente elevado. Esto refuerza, el argumento de una ciudad terciaria que se ha venido consolidando a través de un largo proceso histórico, y que a lo largo del siglo XX cobra carácter definitivo e irreversible. A lo largo de todo el primer tercio del siglo XX, según las ECI, el comercio y los servicios representaron siempre entre el 75-80 % de las cuotas satisfechas por este impuesto en la ciudad. El sector secundario en su conjunto suponía en torno a un modesto 20 % (1917), siendo su participación más débil alrededor de un 15 % (años treinta), coincidente con la crisis industrial del período republicano. Estos porcentajes no deben hacernos creer, sin embargo, que la importancia como ciudad industrial de A Coruña era escasa. A pesar de algunas deficiencias estructurales, la industria en la ciudad tenía una cierta presencia y tradición.

La trascendencia de la función comercial, la más sólidamente asentada en A Coruña, ha tenido su sostén en el tráfico mercantil, lo que ha permitido que la función comercial haya penetrado en su estructura económica con una fuerza que se prolonga hasta nuestros días. Históricamente, la ciudad ha pertenecido al grupo de ciudades en las que la dotación comercial era especialmente poderosa. Por tanto, no se trata de un caso excepcional, sino de un modelo análogo al de otras ciudades españolas, casi siempre de tamaño pequeño y medio, aunque fortalecido por las funciones portuarias.

La industria carecía de unas dimensiones adecuadas, con una importante presencia de actividades que en la mayoría de los casos tenían un carácter artesanal, de reducidas

dimensiones, de escasos efectos de arrastre y que atendían una demanda de carácter local. Existía una gran diferencia entre lo que pagaban los contribuyentes del sector industrial y el terciario con respecto al número de sus empresarios. El comercio y los servicios suponían entre el 52 y el 74 % (con un extraordinario incremento en los años treinta) del total de los empresarios, correspondiendo a la industria en general en torno a un 45 % (si exceptuamos su negativa evolución en los últimos años observados).

El crecimiento y la parcial modernización del sector industrial que se detecta desde las últimas décadas del siglo XIX continuaron y, en cierto modo, se aceleraron durante las tres primeras décadas del siglo, aunque a un ritmo más lento que el de otras ciudades, debido al aludido desaprovechamiento de las oportunidades que brindaron las coyunturas expansivas del período. El número de empresas industriales creció. Pero en ningún momento se detecta un shock acelerador del rol que desempeñaba el sector en la economía urbana, del tipo de los que se atisban en procesos de industrialización más explosivos (llámesele *take-off* rostowiano o simplemente aceleración de largo plazo).

Los sectores económicos urbanos siguieron una marcha contrapuesta en las distintas coyunturas que presidieron este período. Por un lado, los sectores industrial y terciario se resintieron de la negativa coyuntura que supuso la guerra europea, aunque matizado en el caso de la industria por el buen comportamiento de algunas actividades artesanales. Pero en general, los servicios y el comercio sufrieron más las consecuencias de la paralización de la actividad económica (fundamentalmente portuaria). Del mismo modo, se recuperaron con mayor vivacidad al acabar ésta y, con mayor claridad, durante los años veinte.

Pero durante los años treinta se invirtió la tendencia y se produjo una paralización de la actividad económica de la que el único sector que pareció mostrarse ausente fue el comercio, siendo en la industria donde con mayor intensidad se manifestó la crisis. Por tanto, en términos generales, la coyuntura pareció influenciar más sobre el sector terciario y en menor medida sobre la industria, lo que se derivaba probablemente de que en el primer grupo de actividades radicaba el motor en torno al cual giraba la actividad económica urbana.

A Coruña disponía de resortes que le permitían crecer y auparse al cenit de la jerarquía urbana regional (si es que es posible emplear este término a escala regional, cuando de lo que habría que hablar sería de jerarquía nacional). Pero no se puede olvidar que esa posición se sustentaba en una economía con un bajo nivel de desarrollo, y con unos ritmos de crecimiento que tampoco le permitían escalar peldaños a nivel nacional. Aunque han existido ocasionales excepciones, la historia urbana europea no ha sido testigo con excesiva frecuencia de experiencias de ciudades pujantes en entornos económicos insuficientemente desarrollados. Tampoco ha habido demasiados ejemplos en España. No es de extrañar que A Coruña no pudiese situarse más allá de una posición intermedia en la jerarquía urbana nacional, en un grado en consonancia con el nivel socioeconómico regional.

El principal de los engranajes sobre los que gravitaba la economía de A Coruña era el puerto. Gracias a él, la ciudad desarrolló una serie de funciones que le permitieron equipararse en condiciones de igualdad con otras urbes litorales españolas. Una prueba adicional de la interrelación entre el puerto y la ciudad era la consonancia entre la significación del puerto coruñés dentro de la jerarquía portuaria nacional con la posición de la ciudad dentro del ranking urbano. En comparación con los espacios portuarios más dinámicos, A Coruña detentaba un papel secundario y excesivamente dependiente de tráfico que generaban menores efectos de arrastre que otros puertos. Sin embargo, éste constituía una vía de canalización de riqueza de enorme importancia. Por tanto, la historia de la ciudad durante este período es la de un éxito, si lo comparamos con el destino que debieron de afrontar las restantes ciudades gallegas, con la única excepción del dinámico núcleo de Vigo.

Como un generoso Poseidón, el mar generó riqueza para el puerto y para la ciudad, dentro de un esquema de relaciones que encaja perfectamente con la dialéctica que se ha identificado en otras numerosas ciudades litorales europeas. La relación ciudad-puerto y sus sinergias cristalizó en el nacimiento de múltiples negocios: pesca, navegación, intermediación, seguros, banca, comercio, etc.

Los tráfico mercantiles más sobresalientes eran los correspondientes a las entradas,

vía importación y cabotaje, de combustibles, con destino a las actividades industriales y, sobre todo, a la flota pesquera. Destacaban asimismo las importaciones de bienes manufacturados, cuyo balance se compensaba con las escasas exportaciones de bienes primarios regionales. Es decir, la típica estructura de un puerto que servía a un área escasamente desarrollada y dependiente.

Capítulo aparte merece el apartado correspondiente a la pesca. Como se señala repetidamente a lo largo del trabajo, este tipo de actividad era una de las que caracterizaba con mayor claridad a la economía urbana. Se trataba de un sector básico, en el sentido utilizado por la literatura geográfica posterior a la Segunda Guerra Mundial, dado que generaba (en mayor o menor grado) numerosos efectos de arrastre sobre un amplio espectro de actividades industriales y terciarias: combustibles, almacenamiento, acopio e intermediación, asentadores, armadores, pertrechos, transformación de la madera, talleres de construcción y reparación de maquinaria, construcción naval, conservas, envases de madera y litografiados, sal, hielo, etc.

Además, este sector formó parte, a una escala más modesta que en las Rías Bajas, del entramado empresarial más dinámico de la Galicia del período de entreguerras. No sólo por el crecimiento productivo y exportador a que dio lugar, sino por el dinamismo tecnológico asociado a los nuevos desafíos que planteaba la expansión de las áreas pesqueras y la acción en los mercados internacionales.

Otro de los anclajes más firmes de la economía se encontraba en el último compartimiento del movimiento portuario, la emigración. La historia de la diáspora gallega hacia América ha sido profundamente analizada y, por tanto, no es menester detenerse en sus causas y consecuencias. Ahora bien, A Coruña y Vigo tuvieron la “fortuna” de disponer de un mecanismo extra de acumulación en la canalización del flujo migratorio.

Desde cualquier ángulo que se enfoque la economía de la ciudad de aquellos años, descubrimos la huella de los efectos de la emigración. Desde mediados del siglo XIX numerosos empresarios coruñeses habían descubierto en la canalización de este tráfico una lucrativa vía de negocio, al amparo de la internacionalización de los mercados de trabajo

que se desarrolló como consecuencia de la creciente integración de la economía mundial.

Algunos de estos empresarios trascendieron su época (Pastor, Marchesi, Rubine, Herce, etc.), dejando negocios que se prolongaron durante décadas y que, a su vez, se diversificaron, dotando de un creciente protagonismo a sus continuadores. Los apellidos de aquellos pioneros desembocaron en la constitución de nuevas empresas o en la modificación de sociedades ya existentes, dedicadas a un amplio abanico de tareas (consignación, banca, seguros, comercio de importación-exportación, industria, etc.), dando asiento definitivamente a un tipo de estructura económica sólidamente cimentada en el sector terciario.

A un nivel más popular, la riqueza de la emigración se extendía hacia otras actividades más básicas. El trasiego demográfico dejaba su impronta sobre las actividades de hostelería (hoteles, pensiones, cafés, restaurantes, etc.), sobre las actividades de abastecimiento de los buques, sobre el comercio minorista, etc. En última instancia, de la suerte de este movimiento dependían, aunque con intensidad muy distinta, muchos subsectores, especialmente dentro del sector terciario.

La principal contrapartida negativa de este aluvión demográfico procedía de la escasa capacidad de control real de los agentes económicos urbanos sobre sus ritmos. Por un lado, porque la emigración dependía en último término de las coyunturas de los países de destino, dado que el ritmo de transformación de la economía gallega era insuficiente para sostener una mano de obra excedentaria en el campo. Por otro, porque los principales beneficiarios de este tráfico, los intermediarios urbanos, fueron incapaces o rehusaron desarrollar una actividad naviera propia, que les permitiese erigirse en verdaderos encauzadores de este movimiento. En última instancia, todos ellos terminaron por convertirse en agentes, consignatarios, representantes, etc. de compañías de navegación extranjeras (más tarde también españolas), que hacían escala en los puertos gallegos. Esta actividad les proporcionaba una fuente de liquidez extra para invertir en otros negocios, constituyendo de este modo uno de los segmentos más dinámicos de la burguesía marítima gallega de este período.

No sorprende, por tanto, que encontremos a algunos de los personajes más renombrados de los negocios marítimos involucrados en las principales iniciativas financieras e industriales de la época y, especialmente, en los servicios públicos emergentes. Es decir, en algunos de los sectores punta de la inversión en las ciudades españolas del primer tercio del siglo XX.

Pero como un Dios caprichoso, los avatares del oleaje actuaban como correa de transmisión de la fortuna que en cada momento siguiesen otros mercados, ya fuese el nacional o el mundial, trayendo de este modo períodos de desaceleración o de crisis.

A pesar de que, debido a las características propias de la economía regional, el grado de inserción en el mercado mundial era más reducido que el de la mayor parte de la Europa occidental, y menor asimismo que el de las áreas más dinámicas de la Península Ibérica, A Coruña no se hallaba en absoluto desconectada del exterior. Ciertamente es que la oferta de bienes y servicios no era suficientemente competitiva como para integrarse en pie de igualdad con competidores más avezados. Pero no se puede por menos que tener en cuenta que el puerto era la vía esencial de entrada (dado el aislamiento relativo por vía terrestre respecto del resto de España y todavía más de Europa) de mercancías, ya fuesen en régimen de tránsito hacia el mercado regional (el mercado español no era un consumidor preferente de las importaciones coruñesas) o hacia el mercado urbano.

Cualquier coyuntura que conmoviese las bases de este delicado dispositivo perjudicaría de inmediato a los agentes involucrados en dicho tráfico. Primero a los directamente dependientes del movimiento portuario (en sus diferentes manifestaciones) y, posteriormente, a los sectores vinculados en mayor o menor grado. No es de extrañar que el “simple” cierre de intercambios comerciales afectase muy pronto a sectores en principio alejados de dicha cadena (hostelería, comercio minorista, industria, banca, etc.).

Descendiendo un peldaño en el detalle del análisis, descubrimos una estructura interna de los diferentes sectores económicos no excesivamente distanciada de lo que cabría aguardar de una ciudad con el emplazamiento de A Coruña. La primera nota característica era el dualismo. En general, tanto en la industria como en el comercio y

los servicios coexistían algunos elementos innovadores con otros más tradicionales, aunque lo más común era la existencia de unos bajos niveles de modernización, en particular en el comercio.

El segundo rasgo consistía en la acentuada fragmentación en un elevado número de pequeños establecimientos, de nuevo especialmente presente en el comercio, definido por la abundancia de negocios familiares, en concordancia con la estructura comercial de la mayoría de las ciudades españolas, incluidas las más grandes.

El tercer elemento característico era el fuerte predominio dentro de la industria y el comercio de los sectores destinados a la satisfacción de las necesidades básicas de la población (principalmente, alimentación y textiles), una circunstancia que se hallaba presente en el aparato comercial de la mayoría de ciudades españolas, y en la estructura industrial de la práctica totalidad de ciudades pequeñas y medias, especialmente de aquéllas emplazadas en entornos agrarios.

El resto de sectores mantenía una estrecha vinculación con los segmentos dominantes de la estructura productiva regional. Esto explica la existencia de numerosas empresas especializadas en la elaboración y/o la comercialización de productos tales como la ya citada pesca, la madera, los curtidos, etc. Se observa una evolución aparentemente desequilibrada, si se compara con los espacios más exitosos del país, aquéllos en donde se consolidaron los sectores protagonistas de los procesos de industrialización “clásicos”, es decir, los textiles o las industrias de bienes de equipo. Pero esas historias fueron la excepción y no la norma a lo largo de la geografía española. A Coruña no resiste la comparación con Bilbao, Barcelona, Madrid, Zaragoza, Sevilla, etc. Pero sí con ciudades de similar tamaño y características: San Sebastián, Oviedo, Cádiz, Huelva, etc.

Por otra parte, las demandas más específicamente urbanas también constituyeron un estímulo al asentamiento de sectores concretos, como la fabricación de compuestos, destilados, etc., o el crecimiento de establecimientos vinculados con el incremento de los niveles de renta (joyerías, librerías, espectáculos, educación, prensa, etc.).

Recapitulando, la estructura económica urbana fue el resultado de la confluencia de una serie de factores de demanda y de oferta que condicionaron el devenir de la ciudad. En primer lugar, la demanda urbana permitió el nacimiento de sectores que se desarrollaron al abrigo de un consumo creciente, como queda evidenciado en el crecimiento demográfico ya comentado. El mercado de un Área Metropolitana en pleno proceso de formación y del resto de Galicia sirvieron de complemento para determinadas funciones concretas, que requerían mayores umbrales de demanda para garantizar su supervivencia (industria textil, metalúrgica, conservas, etc.). De este modo, el incremento de la magnitud del mercado permitió la aparición de las típicas economías de aglomeración que se generan como resultado del agrupamiento en un espacio de un volumen creciente de unidades económicas. Esto es lo que explica los aludidos efectos de arrastre de numerosos sectores.

Sin embargo, la incapacidad técnica y financiera para competir en el mercado nacional e internacional redujo el espectro de sectores que se expandieron durante esos años a una banda muy estrecha. Prácticamente sólo es factible hablar de sector exportador en los casos de la industria conservera y maderera. Pero en este último caso dentro de un esquema de relaciones más propio de una economía dependiente, por cuanto se trataba de un sector demasiado limitado a la primera transformación, lo que generaba un menor valor añadido. Aunque las dificultades de transporte interior constituían un poderoso factor limitativo, con todo, se puede deducir que existían problemas de oferta, porque la demanda sí existía, aunque no estimulase un sustancial incremento de la capacidad productiva y una modernización tecnológica a gran escala. Esto explica, de paso, la incapacidad de A Coruña para hacer frente a los retos que proponía el mercado en coyunturas expansivas.

Finalmente, desde un punto de vista espacial, A Coruña presenta un modelo de localización empresarial que no se ajusta a ninguno de los modelos teóricos clásicos, siendo el resultado de las peculiaridades propias del asentamiento, en donde las características del medio tuvieron una especial incidencia. La localización de las actividades del sector terciario presenta un doble perfil. De una parte, las actividades dirigidas al abastecimiento cotidiano se hallaban distribuidas siguiendo las pautas de

asentamiento de la población. De otra, las actividades con un mayor umbral de demanda y un consumo más intermitente se concentraban en lugares estratégicos, en donde confluían las clásicas rentas de situación, es decir, los espacios centrales.

La industria conservaba todavía unos patrones de localización decimonónicos. La tendencia natural era a concentrar las actividades menos exigentes en suelo cerca del centro y próxima asimismo, en muchos casos, a los habitantes, dado que, a menudo, convergían la fabricación y la distribución en un mismo establecimiento. Las que ocupaban mayores espacios (metalúrgicas) se localizaban en la periferia. La posterior expansión urbana fagocitó a la mayor parte de estas industrias, integrándolas en el espacio urbano. Pero todavía no se aprecian los típicos movimientos de traslación industrial hacia las nuevas periferias que se habían iniciado ya en aquella época en las sociedades industrializadas y en unas pocas ciudades españolas. Este será un fenómeno del franquismo tardío. Por tanto, en general las pautas de localización se pueden calificar de heterogéneas, y dispersas, pero integradas en la trama urbana.

8. Fuentes y bibliografía

8. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

8.1. FUENTES DE ARCHIVO

Archivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña.

Proyectos de obras y ampliaciones.

Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña.

Actas del Pleno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña. 1900-1930.

Matrícula industrial. A Coruña capital. 1914-1935

Estadística de jornales. 1914-1918.

Estadística de precios. 1903-1919.

La economía coruñesa en los últimos años. Memoria comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña de los años 1945 y 1946.

Memoria de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña del año 1916.

Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña. 1935.

Orientación económica y financiera. 1916-1917.

Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña (COCINC). 1916-1917.

Comercio, Industria y Navegación. Revista de los Intereses Económicos de La Coruña. 1924.

Correspondencia varia.

Archivo de la Comandancia de Marina.

Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española. 1900-1939.

Archivo de la Compañía de Tranvías de La Coruña.

Archivo de la Confederación Hidrográfica del Norte de España.

Archivo de la Delegación del Banco de España en A Coruña.

Informe-resumen leído en la Junta de Señores Accionistas de la sucursal del Banco de España en La Coruña, 7 de febrero de 1915.

Informe-resumen de las operaciones verificadas durante el año (1899 a 1920) por el Banco de España en La Coruña.

Archivo de la Diputación Provincial de La Coruña.

Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña.

Archivo de la Empresa Municipal de Aguas La Coruña, S.A.

Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Archivo y Biblioetca del Instituto José Cornide.

Archivo del Ministerio de Economía y Hacienda (Madrid).

Memorias presentadas por los Ingenieros industriales de la Investigación de la Hacienda

Pública.

Archivo y Biblioteca del Ministerio de Industria (Madrid).

Anuario de la Gran Industria de España.

Catálogo Oficial de la Producción Industrial de España, 1938-1942.

Archivo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (Madrid).

Estadística de salarios y jornadas de trabajo referida al periodo 1914-1930.

Archivo General de la Administración. Madrid.

Archivo Histórico de Protocolos. Ilustre Colegio Notarial de La Coruña.

Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado, 1900-1936.

Archivo Histórico Nacional (Madrid).

Archivo Histórico del Reino de Galicia.

Delegación de Hacienda de A Coruña. Administración de Rentas Públicas. Contribución e impuestos (utilidades). Balances de sociedades y empresas individuales. Legajos 682-683, 767-770-772, 774-783, 1943-1952.

Delegación de Hacienda de A Coruña. Administración de Rentas Públicas. Registro de liquidaciones de las tarifas 2ª y 3ª de la contribución de utilidades. 1924-1933. Libros 5233-5234.

Delegación de Hacienda de A Coruña. Administración de Rentas Públicas. Registro de liquidaciones de profesionales por utilidades. Tarifa 1ª. 1924-1939. Libros 5237-5238.

Delegación de Hacienda de A Coruña. Intervención de Hacienda. Auxiliar de cuentas corrientes por contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria con los bancos y sociedades por los beneficios que obtienen. 1914-1926, 1927-1929. Libros 4535-4547, 4564-4566.

Delegación de Hacienda de A Coruña. Administración de Rentas Públicas. Contribución e impuestos (utilidades). Expedientes de liquidación de cuotas (arbitrio municipal sobre el producto neto de sociedades). Legajos 826-827.

Archivo Histórico Universitario de la Universidad de Santiago de Compostela.

Archivo Municipal de A Coruña.

Libros de Actas del Pleno del Ayuntamiento, varios años.

Expedientes para la concesión de licencias de obras, varios años.

Licencias de apertura de establecimientos. 1928-1932.

Licencias de puestos públicos. 1914-1933.

Expedientes de adjudicación de puestos de mercados. 1914-1936.

Memoria de la Gestión Administrativa del Excmo. Ayuntamiento de La Coruña en el año 1919.

Expedientes de aprovechamiento de aguas públicas. 1901-1966.

Cuentas de suministro de agua para servicios y establecimientos municipales y de obras de abastecimiento de agua. 1923-1937.

Estados mensuales del consumo de agua en servicios y establecimientos municipales. 1930-1936.

Expedientes de autorización a "Aguas de La Coruña, S.A." de ejecución de obras de variación y

ampliación de la red de distribución de aguas. 1912-1939.

Expedientes de autorización a "Aguas de La Coruña, S.A." de prestación de suministro de agua a edificaciones situadas fuera del casco de la población. 1929-1936.

Expedientes de obras municipales de abastecimiento de agua. 1900-1939.

Extractos de cuentas de suministro de agua para servicios públicos desde 1916. 1918-1938.

Biblioteca del Ateneo de A Coruña.

Biblioteca del Banco de España (Madrid).

Anuario de la Bolsa, del Comercio y de la Banca para 1914.

Anuario de los valores admitidos a la cotización oficial de la Bolsa de Madrid.

Anuario Económico Financiero.

Anuario Financiero de Bilbao. Anuario de los valores mobiliario cotizables y no cotizables en la Bolsa de Comercio de Bilbao.

Anuario General de España (Bailly-Baillière-Riera). Comercio, Industria, Agricultura, Ganadería, Minería, Propiedad, Profesiones y Elemento Oficial.

Biblioteca de la Fundación Penzol (Vigo).

Industrias Pesqueras. 1932-1936.

Biblioteca General del CSIC.

Biblioteca General de la Zona Marítima del Cantábrico. Arsenal Militar Naval (Ferrol).

Biblioteca del Instituto de Estudios Galegos Padre Sarmiento.

Biblioteca del Museo Arqueológico e Histórico de A Coruña.

Biblioteca Nacional de España.

Anuario Bailly-Baillière.

Anuario Económico-Industrial de la Producción Nacional para 1924.

Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España.

Anuario de Sociedades Anónimas.

Anuario Financiero que comprende el historial de valores públicos y de sociedades anónimas de España.

Anuario de Sociedades Anónimas. Estudio económico-financiero de las existentes en España (Anuario Garci-Ceballos).

Anuario Garciceballos. Información de Sociedades Anónimas. Economía Nacional (1919-1920).

Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación.

Biblioteca Pública del Estado en La Coruña.

Biblioteca Pública del Estado, Catálogo de folletos de Galicia, 1813-1945

Biblioteca Pública del Estado, Catálogo de folletos de Galicia, 1833-1929

Biblioteca de la Real Academia Gallega.

Biblioteca del Real Consulado de Comercio de A Coruña.

Biblioteca Xeral de la Universidade de Santiago de Compostela.

Estudios Gallegos, 1915-1916

Galicia Agraria. 1927-1930.

Galicia Industrial y Comercial. La Coruña, 1926-36.

Vida Gallega, 1933-1935.

Comisaria de Aguas del Norte de España.

Proyectos y expedientes de concesiones de aprovechamientos de aguas públicas de La Coruña y Pontevedra (1901-1939).

Dirección General de Aduanas.

Dirección General de Puertos y Costas.

Anuario de Pesca Marítima

Boletín de Pescas

Gobierno Civil de La Coruña.

Hemeroteca Municipal de A Coruña.

Instituto Nacional de Estadística (A Coruña).

Censo de la población de España. 1900-1940.

Movimiento natural de la población española. 1900-1936.

Nomenclátor de las ciudades, villas, lugares, aldeas y demás entidades de la provincia de La Coruña. 1900-1940.

Anuario Estadístico de España. 1900-1936.

Estadísticas de Comercio de Cabotaje de España.

Estadísticas de Comercio Exterior de España.

Estadística del movimiento de buques y pasajeros por mar con el exterior.

Instituto Nacional de Estadística (Madrid).

Apuntes para el momento de la industria española de 1930.

Public Record Office.

Diplomatic and Consular Reports.

8.2. FUENTES IMPRESAS Y BIBLIOGRAFÍA

- "El comercio y la industria en La Coruña. Sus concentraciones en el tiempo", en *POCOMACO*, La Coruña, 1975, pp. 67-69.
- ABBOTT, C. (1995), "Introduction to urban history", en CAVES, R.W. (eds.), *Exploring Urban America. An Introductory Reader*, Thousand Oaks, Ca., Sage Publ, pp. 53-63.
- ABELLA, R. (1973), *La vida cotidiana durante la guerra civil. La España nacional*, Barcelona, Planeta.
- ABELLÁN, A. et al. (1991), *La población del mundo*, Madrid, Síntesis.
- ABRAMS, P. (1983), "Città e sviluppo economico: Teorie e problemi", en ABRAMS, P. y WRIGLEY, E.A. (eds.), *Città, storia, società*, Bologna, Il Mulino, pp. 15-43.
- ABREU, L.F. (1983), *La formación de capital en la Ría de Vigo (1880-1940). El sector naval y la industria conservera*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- ABREU, L.F. (1985), "Creación de sociedades y expansión económica en la provincia de Pontevedra", *Investigaciones Económicas*, nº 25, septiembre-diciembre, pp. 119-135.
- ABREU, L.F. (1989), "Contribución al estudio de Vigo como comunidad pesquera: innovaciones tecnológicas y construcción de embarcaciones pesqueras", en *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Madrid, MAPA, pp. 155-176.
- ABREU, L.F. (1992), "Reconstrucción del ciclo industrial en la economía gallega del siglo XX. Proceso de industrialización en Vigo", en GONZÁLEZ LAXE, F. (dir.), *Estructura económica de Galicia*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 251-295.
- ABREU, L.F. (2002), *Iniciativas empresariales en Vigo entre 1866 y 1940*, Vigo, Universidad de Vigo.
- ACINAS, J.R. (1997), *El puerto es un proyecto permanente. Evolución del puerto-ciudad de La Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- ALCALÁ, F. y SUDRIÀ, C. (1989), "The Spanish economy during the First World War: a reassessment", *IV Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Alicante.
- ALDCROFT, D.H. (1961), "Port congestion and the shipping boom of 1919-1920", *Business History*, 3 (2), pp. 97-105.
- ALDCROFT, D.H. (1985), *De Versailles a Wall-Street, 1919-1929*, Barcelona, Crítica.
- ALEXANDER, D. (1970), *Retailing in England during the Industrial Revolution*, London, Athlone Press.
- ALEXANDER, N. (1997), "Objects in the rearview mirror may appear closer than they are", *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 7 (4), pp. 383-403.
- ALEXANDER, N. y AKEHURST, G. (1998), "Introduction: The emergence of modern retailing, 1750-1950", *Business History*, 40 (4), pp. 1-15.
- ALFORD, B. (1997), "De-industrialization", *ReFRESH*, 25, autumn.
- ALMUEDO, J. (1996), *Ciudad e Industria. Sevilla 1850-1930*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1984), "De la manufactura a la industria: la Real Fábrica de Tabacos de La Coruña (1804-1857)", *Revista de Historia Económica*, II (3), pp. 13-34.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986a), *Comercio Colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, A Coruña, Xunta de Galicia.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986b), "El comercio gallego con América entre 1764 y 1820. Estado de la cuestión", en FONTANA, J., BERNAL, A.M. et al., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 165-182.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1988), "Galicia y el comercio americano. Las limitaciones del

- modelo ilustrado de crecimiento económico", *Manuscr. Revista d'Història Moderna*, 7, pp. 117-128.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1991a), "La economía coruñesa del Siglo de las Luces. La formación de una ciudad terciaria", en VV.AA., *Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña*, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña, pp. 229-232.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1991b), "El puerto y las actividades económicas", en VV.AA., *Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña*, La Coruña, Ayuntamiento de La Coruña, pp. 269-278.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1998), *As tecedeiras do fume. Historia da Fábrica de Tabacos da Coruña*, Vigo, A Nosa Terra.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2000), "El poder empresarial de Galicia en perspectiva histórica", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 9-48.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2003), "A Fábrica de Tabacos da Coruña: Unha perspectiva dende a Historia empresarial", en DE JUANA, J. e CASTRO, X. (eds.), *XII Xornadas de Historia de Galicia. Perspectivas plurais sobre a Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 205-237.
- ALONSO OLEA, E.J. (1995), "Dinámica empresarial en Vizcaya. 1914-1923. Una aproximación", *Revista de Historia Económica*, XIII (3), pp. 635-652.
- ALONSO OLEA, E.J. (1997), "Fuentes fiscales y la particularidad vascongada, 1878-1937", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 5ª sesión, pp. 11-19.
- ALONSO OLEA, E.J. (1999), "La reforma de Fernández Villaverde y las haciendas concertadas", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp. 203-220.
- ALONSO, B. (1991), "Idade contemporánea (siglo XX)", en VV.AA., *Historia de Galicia*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 223-273.
- ALONSO, J.A. (1984), "La Banca y la economía de Galicia en el primer tercio del siglo XX", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *España, 1898-1936: estructura y cambio*, Madrid, Universidad Complutense, pp. 189-236.
- ÁLVAREZ LLANO, R. (1986), "Evolución de la estructura económica regional de España en la historia: Una aproximación", *Situación*, 1, pp. 5-61.
- ÁLVAREZ MORA, A. (1980), *Los centros urbanos*, Madrid, Nuestra Cultura.
- ALVARGONZÁLEZ, R.M., FERNÁNDEZ, A. y TOMÉ, S. (1992), "Oviedo, capital señorial en la modernización de Asturias (1890-1936)", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 149-159.
- ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1977), *Gijón: Industrialización y crecimiento urbano*, Gijón, Ayalga.
- ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1985a), "Funciones y morfología de los puertos españoles", *Eria*, 8, pp. 5-59.
- ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1985b), *Industria y espacio portuario en Gijón*, Gijón, Junta del Puerto de Gijón.
- ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1996), "Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIV y XX", en GUIMERA, A. y ROMERO, D. (eds.) (1996), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XIX y XX)*, Madrid, Ministerio de Fomento-Ente Público Puertos del Estado-CEDEX-CEHOPU-CSIC, pp. 167-184.
- AMELANG, J. (1996), recensión en *Urban History*, 23 (1), pp. 122-123.
- ANES, R. (1974), "El Banco de España, 1874-1914. Un Banco Nacional", en TORTELLA, G. y SCHWARTZ, P. (eds.), *La Banca Española en la Restauración*, Madrid, Servicio de Estudios del banco de España, vol. 1, pp. 109-215.

- Anuario de La Coruña*, 1930, La Coruña, Nós.
- Anuario de la Gran Industria de España*, Zaragoza, 1918.
- Anuario de la Renta de Tabacos*, 1905, 1925.
- Anuario General de España* (Bailly-Bailliére-Riera). Comercio, Industria, Agricultura, Ganadería, Profesiones y Elemento oficial, 1921, 2ª Época, Año 10, tomo II, Barcelona.
- APPLEBAUM, W. (1954), "Marketing geography", en JAMES, P.E. y JONES, C.F. (eds.), *American Geography: Inventory and Prospect*, Syracuse, Syracuse University Press, pp. 245-251.
- APPLEBAUM, W. (1966), "Methods for determining store trade areas, market penetration, and potential sales", *Journal of Marketing Research*, 3, pp. 127-141.
- ARACIL, J.C. (1989), *Introducción al transporte marítimo en España*, Alicante, Instituto Juan Gil-Albert.
- ARACIL, R. y SEGURA, A. (1995), *Historia Económica Mundial y de España*, Barcelona, Teide.
- ARANGO, J. (1976), "Cambio económico y movimientos migratorios en la España oriental del primer tercio del siglo XX: algunas hipótesis sobre determinantes y consecuencias", *Hacienda Pública Española*, nº 38, pp. 51-80.
- ARANGO, J. (1987), "La modernización demográfica de la sociedad española", en NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 201-236.
- ARENAS, C. (1995), *Sevilla y el Estado. Una perspectiva local de la formación del capitalismo en España (1892-1923)*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- ARGÜELLES, R. (1931), *Los puertos de pesca en España. Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Gijón, Tip. La Industria.
- ARIAS, P. (1977), "Notas sobre el problema nacional en Galicia", en *Nova Galicia*, Madrid, Akal, pp. 9-53.
- ARÍZCUN, A. (1997), "Contribución industrial y catastros para el estudio de la historia industrial en Navarra, 1842-1929", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 5ª sesión, pp. 21-28.
- ARÍZCUN, R. (1944), "Aspecto técnico de los puertos de la costa gallega", en FILGUEIRA, J., ARÍZCUN, R. y ESPÁRRAGO, M., *Galicia y el mar*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 37-96.
- ARMAS, P. (1990), *La organización del espacio lucense*, Lugo, Diputación Provincial.
- ARMUS, D. y LEAR, J. (1998), "The trajectory of Latin American urban history", *Journal of Urban History*, 24 (3), pp. 291-301.
- ARÓSTEGUI, J. (1996), "De la Monarquía a la República: una segunda fase en la crisis española de entreguerras", en MORALES, A. y ESTEBAN, M. (eds.), *La historia contemporánea en España*, Salamanca, Universidad de Salamanca, pp. 145-158.
- ARROYO, E., MACHADO, R. y EGEA, C. (1992), *El sistema urbano de la ciudad de Jaén (análisis geográfico)*, Granada, Universidad de Granada-Ayuntamiento de Jaén.
- ARROYO, J.V. (1999), *Banca y Mercados en España, 1920-1960: 1. Galicia*, Bilbao, Banco Bilbao Vizcaya.
- ARROYO, J.V. (2001), *El Banco de La Coruña entre 1918 y 1970*, Bilbao, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria.
- ARROYO, J.V. (2003), *La Banca en España en el periodo de entreguerras, 1920-1935. Un modelo de modernización y crecimiento*, Bilbao, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria.
- ARTOLA, M. (1978), "La acción del Estado", en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. I. El Estado y los ferrocarriles*, Madrid, Banco de España, pp. 339-453.
- AUBERT, P. (1978), "Los intelectuales y la crisis de 1917", en TUÑÓN, M. (ed.), *La crisis del Estado español 1898-1936*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo, pp. 245-310.

- AYDALOT, P. (1979), *L'entreprise dans l'espace urbain*, París, Economica.
- BACKOUCHE, I. et al. (1997), "Current bibliography of urban history", *Urban History*, 24 (3), pp. 388-441.
- BAIROCH, P. (1988), *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, Chicago, University of Chicago Press.
- BAIROCH, P. (1991), "The city and technological innovation", en HIGONNET, P., LANDES, D.S. y ROSOVSKY, H. (eds.), *Favourites of Fortune: Technology, Growth and Economic Development since the Industrial Revolution*, Cambridge: Mass., Harvard University Press, pp. 159-176.
- BALBOA, X.L. (1992), "La individualización de la propiedad colectiva: Aproximación e interpretación del proceso en los montes vecinales de Galicia", *Agricultura y Sociedad*, 65, pp. 101-120.
- BALDÓ, M. (1993), *La Revolución Industrial*, Madrid, Síntesis.
- BALLESTEROS, P. (1935), *La contribución industrial en España*, Madrid, Revista de Derecho Privado.
- BARCIELA, C. (1983), "Producción y política cerealista durante la Guerra Civil española, 1936-1939", en ANES, R. ROJO, L.A. y TEDDE, P. (eds.), *Historia económica y Pensamiento social*, Madrid, Alianza, pp. 649-675.
- BARRAGÁN, J.M. (1994), "Las infraestructuras portuarias en la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 19, pp. 5-16.
- BARRAL, R. (1973), *O aforro e a inversión na Galicia*, Vigo, Galaxia.
- BARRAS, R. (1987), "Technical change and the urban development cycle", *Urban Studies*, 24 (1), pp. 5-30.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. (1981), *Historia de Galicia, IV. A idade contemporánea*, Vigo, Galaxia.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. (1984), *Historia contemporánea de Galicia*, La Coruña, Nós.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. (1986), *Historia de la ciudad de La Coruña*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R., MORENO GONZÁLEZ, X., PALOMARES IBÁÑEZ, J.M., VARELA, I. e COLECTIVO XERMINAL (1990), *O movemento obreiro en Galicia. Catro ensaios*, Vigo, Xerais.
- BARREIRO GIL, M.J. (1983), "La generalización de la producción de mercancías y la modernización productiva de la agricultura en Galicia, 1876-1976", *Revista de Historia Económica*, I (2), pp. 133-146.
- BARREIRO GIL, M.J. (1990), *Prosperidade e atraso en Galicia durante o primeiro tercio do século XX*, A Coruña, Xunta de Galicia.
- BARREIRO GIL, M.J. (2001), "O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX", *Revista Galega de Economía*, 10 (1), pp. 63-82.
- BARRIENTOS, G. y GURRIA, J.L. (1986), *Los límites de las fuentes para el estudio de la geografía de la población*, Cáceres, Universidad de Extremadura.
- BARRIOS, J.M. (2002), *Granada, historia urbana*, Granada, Comares.
- BARRO, J.A. y DOCE, M. (1992), "As actividades económicas", en LOIS, R.C. e PÉREZ ALBERTI, A. (eds.), *Ferrol: Xeografía dun espacio urbano*, Ferrol, Cuadernos Ateneo Ferrolán, ano 10, nº 8, pp. 109-120.
- BASCOY, M.F. (1985), *Contribución al estudio de la estructura económica de Galicia: la matrícula industrial de Santiago, 1893-1936*, Universidade de Santiago de Compostela, memoria de licenciatura.
- BATANERO, M. (1972-73), "Morfología urbana de La Coruña", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 8 y 9, pp. 5-22.
- BATANERO, M. (1976), "Algunos aspectos de la demografía urbana de La Coruña", *Revista*

- del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 12, pp. 67-83.
- BEASCOECHEA, J.M. y NOVO, P.A. (2002), "Presentación", *Historia Contemporánea*, nº 24.
- BEGG, I. (1993), "The service sector in regional development", *Regional Studies*, 27 (8), pp. 817-825.
- BEIRAS, X.M. (1970), *Estructura y problemas de la población gallega*, La Coruña, Banco del Noroeste.
- BEIRAS, X.M. y LÓPEZ, A. (1999), *A poboación galega no século XX*, Laivento, Santiago de Compostela.
- BELL, D. (1973), *The Coming of Post-industrial Society*, New York, Basic Books.
- BELLO, J.M. et al. (1995), *Historia de La Coruña*, La Coruña, Vía Láctea.
- BELLO, L. (1973), *Viaje por las escuelas de Galicia*, Madrid, Akal (ed. original de 1929).
- BELTRÁN, L. y MORETA, M. (1942), *La aplicación de la Tarifa III de utilidades a los Comerciantes e Industriales individuales*, Barcelona, Bosch.
- BEN-AMI, S. (1983), *La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*, Barcelona, Planeta.
- BENKO, G. y DUNFORD, M. (1991), *Industrial Change and Regional Development*, London, Pinter Publisher-Belhaven Press.
- BENNISON, D., CLARKE, I. y PAL, J. (1995), "Locational decision making in retailing: an exploratory framework for analysis," *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 5 (1), pp. 1-20.
- BENSON, J. y SHAW, G. (1992), *The Evolution of Retail Systems, c. 1800-1914*, Leicester, Leicester University Press.
- BERNÁRDEZ SOBREIRA, A. (1997), "A evolución do sector pecuario na Galicia contemporánea: especialización productiva e mercantilización na sociedade rural (1865-1996)", *Sémata. Ciencias Sociais e Humanidades*, vol. 9, pp. 371-388.
- BERNÁRDEZ, A. (1917a), "Los negocios de Galicia", *Revista Nacional de Economía*, año II, nº 7, pp. 668-681.
- BERNÁRDEZ, A. (1917b), "Galicia en el tercer año de la Guerra", *Revista Nacional de Economía*, año II, nº 6, pp. 470-476.
- BERNIS, F. (1923), *Consecuencias económicas de la guerra*, Madrid, Junta de Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas.
- BETRÁN, C. (1999a), "Difusión y localización industrial en España durante el primer tercio del siglo XX", *Revista de Historia Económica*, XVII (3), pp. 663-696.
- BETRÁN, C. (1999b), "La contribución de utilidades y la modernización del sistema fiscal español", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp. 119-135.
- BLACKABY, F. (ed.) (1979), *De-industrialization*, London, Heinemann.
- BLANCO, F.M. (1995), *La estructura social de la ciudad de A Coruña en torno al año 1900*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, memoria de licenciatura inédita.
- BLANCO, F.M. (1996a), "Un pequeno achegamento á demografía da cidade da Coruña en torno ó ano 1900", *Historia Nova IV: contribución dos xoves historiadores de Galicia*, Santiago, Asociación Galega de Historiadores, pp. 137-156.
- BLANCO, F.M. (1996b), "As mulleres coruñesas a comenzos do s. XX, achegamento á estrutura demográfica e profesional", *Anuario Brigantino*, nº 19, pp. 205-218.
- BLANCO, F.M. (2001), "Los cambios sociales en A Coruña durante el primer tercio del siglo XX", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 39-48.
- BLINKHORN, M. (ed.) (1999), *Fascists and Conservatives. The Radical Right and the Establishment in Twentieth-Century Europe*, London, Unwin Hyman.
- BLOOMFIELD, E. (1983), "Canadian urban history", *Urban History Yearbook*, 10, pp. 53-72.
- BLUMIN, S.M. (1994), "City limits: two decades of urban history in JUH", *Journal of Urban History*, 21 (1), pp. 7-30.

- BONET, A. (1987), *La historiografía urbana en España*, Cáceres, Universidad de Extremadura.
- BONET, A. (1989a), "La historiografía urbana en España", en *Història urbana i intervenció en el Centre Històric. IIIª Setmana d'Estudis Urbans a Lleida*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 37-55.
- BONET, A. (1989b), "Veinte años de historiografía urbana en España", *Ciudad y Territorio*, 81-82 (3-4), pp. 19-23.
- BONET, A. (1990), "Las ciudades gallegas en el siglo XIX", en BOZAL, V., MARTÍN GONZÁLEZ, J.J. y BONET, A., *Arte y ciudad en Galicia, siglo XIX*, Santiago, Fundación Caixa Galicia, pp. 83-133.
- BONET, A. (1991), *El Urbanismo en España e Hispanoamérica*, Madrid, Cátedra.
- BONET, A. (1992), "Estudio Preliminar. Oskar Jürgens, arquitecto prusiano y primer estudioso del urbanismo español", en JÜRGENS, O., *Ciudades españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*, Madrid, M.A.P. (ed. original de 1926), pp. xi-xviii.
- BORDERÍAS, C. y CARRASCO, C. (1994), "Las mujeres y el trabajo: aproximaciones históricas, sociológicas y económicas", en BORDERÍAS, C. y CARRASCO, C. (eds.), *Las mujeres y el trabajo. Rupturas conceptuales*, Barcelona, Icaria, pp. 17-109.
- BRAUDEL, F. (1992), *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica.
- BREHENY, M.J. (1983), "Modelling store location and performance: a review", *European Research*, 11, pp. 111-121.
- BREHENY, M.J. (1988), "Practical methods of retail location analysis: a review", en WRIGLEY, N. (ed.), *Store Choice, Store Location and Market Analysis*, London, Routledge, pp. 39-86.
- BREHENY, M.J. (1989), "Chalkface to coalface: a review of the academic-practitioner interface", *Environment and Planning B*, 16, pp. 451-468.
- BREY, G. (1981), "Los tres primeros de mayo en La Coruña 1890-1891-1892", en *Homenaje a Tuñón de Lara. Estudios sobre Historia de España*, Madrid, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, tomo I, pp. 413-428.
- BREY, G. (1982), "El movimiento obrero en La Coruña entre 1881 y 1889", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XXXIII (98), pp. 345-372.
- BREY, G. (1989), *Economie et mouvement syndical en Galice (1840-1911)*, Paris, Thèse de Doctorat d'Etat, Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- BREY, G. (1992), "Mulleres e conflictividade social na Coruña (1874-1910)", en PEREIRA, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movimento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 23-46.
- BREY, G. (2001), "Republicanismo y movimiento obrero en A Coruña entre 1868 y 1936", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 163-167.
- BRICALL, J.M. (1989), "La economía española (1936-1939)", en TUÑÓN DE LARA, M. et al., *La Guerra Civil Española. 50 años después*, Barcelona, Labor, 3ª ed., pp. 359-417.
- BRITTON, S. (1991), "Services and national accumulation", *International Journal of Urban and Regional Research*, 15 (3), pp. 421-431.
- BRODER, A. (1976), "Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle. Méthodologie et quantification", *Revue d'Histoire économique et sociale*, 54, pp. 29-63.
- BROEZE, F. (1995), *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*, St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association.
- BROMLEY, R.D.F. y THOMAS, C.J. (eds.) (1993), *Retail Change: Contemporary Issues*, London, UCL Press.
- BROWN, P. (2003), "New frontiers in Japanese urban history", *Journal of Urban History*, 29 (2), pp. 199-207.

- BROWN, S. (1987), "Retailers and micro-retail location: a perceptual perspective", *International Journal of Retailing*, 28 (3), pp. 3-21.
- BROWN, S. (1988), "The wheel of the wheel of retailing", *International Journal of Retailing*, 3 (1), pp. 16-37.
- BROWN, S. (1992), *Retail Location: A Micro-Scale Perspective*, Aldershot, Avebury.
- BROWNELL, B.A. (1984), "After ten years: An Editorial", *Journal of Urban History*, 11 (1), pp. 3-7.
- BUCKLIN, L.P. (1972), *Competition and evolution in the Distributive Trades*, Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall.
- BUENO, J.I. (2000), *Zaragoza, 1917-1936. De la movilización popular a la reacción conservadora*, Zaragoza, Institución Fernando Católico el Santo.
- BUTTON, K.J. (1993), *Transport Economics*, Aldershot, Edward Elgar.
- BYROM, J. y BENNISON, D. (2000), "Data use in the location of UK retail and service outlets: An intersectoral study", en O'Cass, A. (ed.), *Visionary Marketing for the 21st Century: Facing the Challenge*, Proceedings Annual Conference of the Australian & New Zealand Marketing Academy, Griffith University, Brisbane, Australia.
- CABELLO, E. (1931), "El puerto de Vigo", en CAO MOURE, J. (ed.), *Libro de oro de la provincia de Pontevedra*, Vigo, P.P.K.O.
- CÁCERES, E. (1980), *La formación urbana de Las Palmas*, Las Palmas, E.T.S. de Arquitectura.
- CAL, R. (1986), *La prensa alternativa en la zona no urbana*, Madrid, Universidad Complutense, tesis doctoral.
- CALERO, A.M. (1979), *Movimientos sociales en Andalucía (1820-1936)*, Madrid, Siglo XXI.
- CALVO, A. (1988), "Estructura industrial i sistema productiu a Catalunya durant la Primera Guerra Mundial", *Reçerques*, 20, pp. 11-43.
- CANNADINE, D. (1982), "Urban history in the United Kingdom: the 'Dyos Phenomenon' and After", en CANNADINE, D. y REEDER, D. (1982), *Exploring the Urban Past: Essays in Urban History by H.J. Dyos*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 203-221.
- CAO, J. (1930), *Libro de Oro de la provincia de La Coruña*, Vigo, P.P.K.O.
- CAPEL, H. (1968), "Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950", *Revista de Geografía*, II (2), pp. 93-129.
- CAPEL, H. (1974), *Estudios sobre el sistema urbano*, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- CAPEL, H. (1983), *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Los Libros de la Frontera, 4ª ed., 1ª ed. de 1975.
- CAPEL, R.M. (1982), *El trabajo y la educación de la mujer en España (1900-1930)*, Madrid, Ministerio de Cultura.
- CAPEL, R.M. (1989), "El modelo de mujer en España a comienzos del siglo XX", en VV.AA., *Actas de las VII Jornadas de Investigación Interdisciplinaria. Mujeres y hombres en la formación del pensamiento occidental*, Madrid, Universidad Autónoma, vol. II, pp. 311-320.
- CARMONA, J. (1974), "Ferrocarril", en *Gran Enciclopedia Gallega*, vol. 12, pp. 166-173.
- CARMONA, J. (1983), *Producción rural e actividades marítimo pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- CARMONA, J. (1984), "Los indianos y la cuestión industrial en la Galicia del siglo XIX", *Indianos. Monografía de los Cuadernos del Norte*, nº 2, pp. 45-49.
- CARMONA, J. (1985), "La industria conservera gallega. 1840-1905", *Papeles de Economía Española, Economía de las Comunidades Autónomas*, nº 3, pp. 177-191.
- CARMONA, J. (1990a), *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*, Barcelona, Ariel.
- CARMONA, J. (1990b), "Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936", en NADAL, J. y CARRERAS, A. (dir. y coord.) (1990), *Pautas regionales de la*

- industrialización española*, Barcelona, Ariel, pp. 23-48.
- CARMONA, J. (1990c), "The development of Spanish commercial fisheries between 1830 and 1930: a general survey", en SCHEIBER, H. (ed.), *Ocean Resources: Industries and Rivalries since 1800*, Working Papers on Ocean Resources History, Berkeley.
- CARMONA, J. (1992), "A influencia da emigración a América na formación da industria galega contemporánea", *Galicia & América. Cinco séculos de historia*, A Coruña, pp. 249-252.
- CARMONA, J. (1994), "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936", en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española: la modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, pp. 127-162.
- CARMONA, J. (1997), "O mar e a industrialización en Galicia", en PEREIRA-MENAU, G. (coord). *Galicia fai dous mil anos. O feito diferencial galego. I. Historia*, vol 2. Santiago, Museo do Pobo Galego, pp. 251-276.
- CARMONA, J. (1998), "A «gran empresa» en Galiza: un primeiro achego aos cambios no grupo das maiores empresas non financeiras entre 1930 e 1973", en DE JUANA, J. e CASTRO, X. (eds.), *X Xornadas de Historia de Galicia. Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 149-174.
- CARMONA, J. (1999), "Galicia en el desarrollo del sector eléctrico español (1900-1982)", en CARRERAS, A. et al. (eds.), *Doctor Jordi Nadal: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*, Barcelona, Universitat de Barcelona, vol. II, pp. 1378-1397.
- CARMONA, J. (2001a), "Galicia: minifundio persistente e industrialización limitada", en GERMÁN, L., LLOPIS, E., MALUQUER DE MOTES, J. y ZAPATA, S. (eds.), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Barcelona, Crítica, pp. 13-45.
- CARMONA, J. (2001b), "La historiografía marítima de una región pesquera: Galicia", en DI VITTORIO, A. y BARCIELA, C. (eds.), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, Cacucci.
- CARMONA, J. (2003a), "La minería española del wolframio, 1936-1954: los años de la fiebre", en SÁNCHEZ-RECIO, G. y TASCÓN, J. (eds.), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*, Barcelona, Crítica, pp. 261-280.
- CARMONA, J. (2003b), "Da sardiña ao automóbil: unhas notas sobre a industria viguesa do século XX", en VÁZQUEZ-VICENTE, X. (ed.), *Vigo. Economía e Sociedade*, Vigo, Xerais, pp. 35-54.
- CARMONA, J. y FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, T. (2003), *A Compostela industrial: historia e pegada das fábricas de coiros no concello de Santiago*, Santiago, Consorcio de Santiago.
- CARMONA, J. y GARCÍA LOMBARDERO, X. (1985), "De la crisis del Antiguo Régimen a la formación de los primeros sectores industriales. Dos puntos de inflexión en la historia contemporánea de Galicia", en *IX Reunión de Estudios Regionales. Crisis, Autonomías y Desarrollo Regional*, Tomo II, Santiago, Universidade, pp. 433-452.
- CARMONA, J. y GARCÍA LOMBARDERO, X. (1988), "De fábrica dispersa a pariente de la aldea: La cuestión industrial en los orígenes de la Galicia contemporánea", en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (eds.), *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, pp. 80-98.
- CARMONA, J. y PENA, J. (1989), "As orixens do sector eléctrico na Galiza, 1888-1936", *Agália. Quatro Estudos de historia económica de Galiza, monográfico nº 2*, pp. 33-48.
- CARMONA, J., ESPIDO, A. y LOZANO, A. (1995), "Indústria e sociedade na Galiza do século XIX", *Nosa Terra. A Nosa historia*, Vigo, Galaxia, pp. 72-77.
- CARMONA, J., GIRÁLDEZ, J. y MUÑOZ, L. (2000), "Galicia", en *Vivir no Atlántico Norte*,

- Santiago de Compostela, Museo do Pobo Galego, pp. 65-83.
- CARNERO, T. (1992), "La modernización de la ciudad (1895-1935): Cambios y persistencias", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 189-196.
- CARR, R. (1969), *España, 1808-1939*, Barcelona, Ariel.
- CARRÉ, E. (1929), "Provincia de La Coruña (Tomos I y II)", en CARRERAS Y CANDI, F. (dir.), *Geografía General del Reino de Galicia*, Barcelona, Editorial de Alberto Martín. Reedición de 1980, La Coruña, Ed. Gallegas S.A.
- CARRÉ, L. (1935), "La Coruña, ciudad de turismo", *R.A.I.G. Revista Artística Ilustrada de Galicia*, año I, nº 4, abril-mayo.
- CARRERA, A. (1920), *La repoblación forestal: un año en Galicia*, Madrid.
- CARRERAS I VERDAGUER, C. (1989), "Per una nova geografia comercial", *Revista Catalana de Geografia*, IV (10), pp. 5-20.
- CARRERAS, A. (1984), "La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual", *Revista de Historia Económica*, II (1), pp. 127-157.
- CARRERAS, A. (1985a), "Gasto Nacional Bruto y formación de capital en España, 1849-1958: primer ensayo de estimación", en PRADOS, L. y MARTÍN ACENA, P. (eds.), *La nueva historia económica en España*, Madrid, Tecnos, pp. 17-51.
- CARRERAS, A. (1985b), "Los ciclos de la economía española", *Enciclopedia de la Economía Española*, Barcelona, Orbis, fascículo 16.
- CARRERAS, A. (1990a), *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa*, Madrid, Espasa-Calpe.
- CARRERAS, A. (1990b), "Fuentes y datos para el análisis regional de la industrialización española", en NADAL, J. y CARRERAS, A. (coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, pp. 3-20.
- CARRERAS, A. (1991), "La industria: atraso y modernización", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, 4ª ed., pp. 280-312.
- CARRERAS, A. (coord.) (1989), *Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior.
- CARRERAS, A. y FONTANA, J. (1997), "La industrialización: una perspectiva a largo plazo", *Papeles de Economía Española*, nº 73, pp. 35-60.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (2004), *Historia económica de la España contemporánea*, Barcelona, Crítica.
- CASARES, J. (1987), "La distribución comercial", en CASARES, J. (comp.) et al., *La economía de la distribución comercial*, Barcelona, Ariel, pp. 17-25.
- CASARES, J. y BRIZ, J. (1985), "Una revisión histórica del comercio español", *Información Comercial Española*, 623, pp. 129-140.
- CASARES, J. y BRIZ, J. (1987), "Una revisión histórica del comercio español", en CASARES, J. (comp.) et al., *La economía de la distribución comercial*, Barcelona, Ariel, pp. 94-107.
- CASARES, J. y REBOLLO, A. (1991), "Distribución comercial. La aceleración del cambio: 1966-1991, veinticinco años de revolución comercial en España", *Distribución y Consumo*, 1, pp. 10-38.
- CASARIEGO, J. (1987), *Las Palmas. Dependencia, marginalidad y autoconstrucción*, Madrid, I.E.A.L.
- CASSEN, R. (1994), *Population and development: Old debates, new conclusions*, New Brunswick, Transaction Publishers.
- CASTELLS, M. (1976), *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI.
- CASTELLS, M. (1985), "Technological change, economic restructuring and the spatial division of labour", en HESP, P. y STOHR, W. (eds.), *International Economic Restructuring*

- and the Territorial Community, Vienna, United Nations Industrial Development Organization, pp. 57-82.
- CASTELLS, M. (1989), *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Oxford, Blackwell.
- CASTELLS, M. y HALL, P. (1994), *Technopoles of the World: The Making of 21st century Industrial Complexes*, London & New York, Routledge.
- CASTRO, J.L. (1995), *La Coruña y el Cine I. 100 años de historia 1896-1936*, La Coruña, Vía Láctea.
- CASTRO, X. (1986), "Introducción á historia do movemento obreiro galego", en *III Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 185-222.
- Catálogo de La Coruña. La Coruña a través de un siglo. 1923-1924*, Vigo, P.P.K.O.
- CHAO, M. (1996), *Visión histórica del Puerto de La Coruña a través de los distintos Proyectos*, A Coruña, Universidade da Coruña.
- CHAPMAN, K. y WALKER, D. (1987), *Industrial Location. Principles and Policies*, Oxford, Basil Blackwell.
- CHAVERT, A. (1978), "El plano de la ciudad de La Coruña y su evolución", en *Miscelánea de Geografía de Galicia en Homenaje a Otero Pedrayo*, Santiago, Universidad, pp. 59-84.
- CHECKLAND, S.G. (1983), "An urban history horoscope", en FRASER, D. y SUTCLIFFE, A. (eds.), *The Pursuit of Urban History*, London, E. Arnold, pp. 449-466.
- CHUDACOFF, H.P. (ed.) (1994), "The making of American urban history", en CHUDACOFF, H.P. (ed.), *Major Problems in American Urban History*, Lexington, D.C. Heath and Company.
- CHUECA, F. (1977), *La destrucción del legado urbanístico español*, Madrid, Espasa-Calpe.
- CÍA, M.V. (1998), "Las sirvientas en Pamplona, según el Censo de 1900", *Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, 5, pp. 139-167.
- Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 107-108 (1996), 271-283.
- CLARK, P. (ed.) (1995), *Small Towns in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press
- CLARKE, I., BENNISON, D. y PAL, J. (1997), "Towards a contemporary perspective of retail location," *International Journal of Retail and Distribution Management*, 25 (2), pp. 59-69.
- CLAVEROL, L. y VILAGRASA, J. (1989), "Pròleg", en *Història urbana i intervenció en el Centre Històric. IIIª Setmana d'Estudis Urbans a Lleida*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 11-16.
- CLEMENTE, E. (1984), *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*, Salamanca, C.O.A.G.
- COHEN, S.B. (1961), "Location research programming for voluntary food chains", *Economic Geography*, 37, pp. 1-11.
- COLECTIVO XERMINAL (1990), "Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflito pesqueiro vigües en 1932", en BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. et al., *O movemento obreiro en Galicia. Catro ensaios*, Vigo, Xerais, pp. 139-312.
- COLINO, A. y GRANDÍO, E. (1994), *La Coruña en el siglo XIX*, La Coruña, Vía Láctea.
- COLL, S. Y SUDRIA, C. (1987), *El carbón en España 1770-1961. Una historia económica*, Madrid, Turner.
- COMÍN, F. (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1936)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2 vols.
- COMÍN, F. (1991), "La economía española en el período de entreguerras (1919-1935)", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, 4ª ed., pp. 105-149.
- COMÍN, F. (1993), "Estado y crecimiento económico en España: lecciones de la historia", *Papeles de Economía Española*, 57, pp. 32-56.
- COMÍN, F. (1994), "El papel del presupuesto en el crecimiento económico español: Una visión

- a largo plazo", *Revista de Historia Económica*, XII (2), pp. 283-314.
- COMÍN, F. (2002), "El período de entreguerras (1914-1936)", en COMÍN, F., HERNÁNDEZ, M. y LLOPIS, E. (eds.), *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Barcelona, Crítica, pp. 285-329.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- CORELLA, I. (1977), "La Tarifa Tercera de la Contribución Industrial desde la reforma de Mon a la reforma de Villaverde", *Hacienda Pública Española*, 45, pp. 59-82.
- COSTA BUJÁN, P. (1989), "Desenvolvemento urbano 1850-1950. Primera aproximación", en COSTA BUJÁN, P. y MORENAS, J., *Santiago de Compostela. 1850-1950. Desenvolvemento urbano, outra arquitectura*, Santiago, C.O.A.G., pp. 17-83.
- COSTA CLAVELL, X. (1977), *Las dos caras de Galicia bajo el franquismo*, Madrid, Cambio 16.
- COSTA RICO, A. (1980), *O ensino en Galicia*, Santiago, Ed. do Cerne.
- COSTA RICO, A. (1984), "La emigración gallega y su acción cultural-educativa en sus lugares de origen", *Indianos. Monografía de los Cuadernos del Norte*, nº 2, pp. 35-40.
- COSTA RICO, A. (1986), "Socialismo e educación na Galiza do primeiro tercio do século XX", en CASTRO, X. y DE JUANA, J. (eds.), *II Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 135-164.
- COSTA RICO, A. (1989), *Escolas e mestres. A educación en Galicia: Da Restauración á II República*, Santiago, Xunta de Galicia.
- COSTA RICO, A. (1990), "As sociedades dos «Americanos» e a educación en Galicia", *Revista da Comisión Galega do V Centenario*, 5, pp. 89-141.
- CRAIG, C.S., GHOSH, A. y MCLAFFERTY, S. (1984), "Models of the retail location process: a review", *Journal of Retailing*, 60, pp. 5-36.
- CRESPO, R.M. y ÁLVAREZ, L.A. s.f., *La Fábrica de Tabacos de La Coruña en la segunda mitad del siglo XX*, Universidade de Santiago de Compostela, inédito.
- CROSSICK, G. y HAUPT, H.G. (1984), "Shopkeepers, master artisans and the historian: the petite bourgeoisie in comparative focus", en CROSSICK, G. y HAUPT, H.G. (eds.), *Shopkeepers and Master Artisans in Nineteenth-Century Europe*, London, Methuen, pp. 3-31.
- CRUZ, R. (1993), "Crisis del Estado y acción colectiva en el período de entreguerras, 1917-1939", *Historia Social*, 15, pp. 119-136.
- CUADRADO, J.R. (1988), "El sector servicios: Evolución, características y perspectivas de futuro", en GARCÍA DELGADO, J.L. (coord.), *España. Economía*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 231-270.
- CUADRADO, J.R. (1990), "La expansión de los servicios en el contexto del cambio estructural de la economía española", *Papeles de Economía Española*, 42, pp. 98-122.
- CUADRADO, J.R. (1993), *Los servicios en España*, Madrid, Pirámide.
- CUADRADO, J.R. (1999), "Sector servicios: una visión de conjunto", en GARCÍA DELGADO, J.L. (dir.), *España, economía: ante el siglo XXI*, Madrid, Espasa Calpe, pp. 175-203.
- CUADRADO, J.R. y DEL RÍO, C. (1990), "Los economistas y los servicios", *Papeles de Economía Española*, 42, pp. 2-19.
- CUADRADO, J.R. y ORTIZ, A. (2001), "Business cycle and service industries: General trends and the Spanish case", *The Service Industries Journal*, 21 (1), pp. 103-122.
- CUADRADO, J.R. y RUBALCABA, L. (2000), *Los servicios a empresas en la industria española*, Madrid, I.E.E.
- CUADRADO, J.R., RUBALCABA, L. y BRYSON, J.R. (eds.) (2002), *Trading Services in the Global Economy*, Cheltenham, Edward Elgar.
- CUÉLLAR, D. (2001), "La mecanización del transporte por carretera: Redes y empresas en el

- Sureste Andaluz (1900-1950)", *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.
- DANIELS, P.W. (1991), "Services and urban economic development", en FOX-PRZEWORSKI, J., GODDARD, J. y de JONG, M. (eds.), *Urban Regeneration in a Changing Economy. An International Perspective*, Oxford, Oxford University Press, pp. 75-95.
- DANIELS, P.W. (1993), *Service Industries in the World Economy*, Oxford, Blackwell.
- DANIELS, P.W. (2004), "Reflections on the «Old» Economy, «New» Economy, and Services", *Growth and Change*, 35 (2), pp. 115-138.
- DANIELS, P.W. y BRYSON, J.R. (2002), "Manufacturing services or servicing manufacturing?: new forms of production in advanced capitalist economies", *Urban Studies*, 39, pp. 977-991.
- DANIELS, P.W. y MOULAERT, F. (1991), "Advanced producer services: beyond the micro-economics of production", en DANIELS, P.W. y MOULAERT, F. (eds.), *The Changing Geography of Advanced Producer Services*, London, Belhaven Press, pp. 1-14.
- DAVID, M. (1958), "La evolución de las formas de explotación", en LACOUR-GAYET, J. (ed.), *Historia del comercio*, Barcelona, Vergara, vol. III.
- DAVIES, G.J. y HARRIS, K. (1990), *Small Business: The Independent Retailer*, Basingstoke, Macmillan.
- DAVIES, R.L. (1976), *Marketing Geography: with Special Reference to Retailing*, Corbridge, Retail and Planning Associates.
- DAVIES, R.L. (1984), *Retail and Commercial Planning*, Beckenham, Croom Helm.
- DAVIES, R.L. y ROGERS, D.S. (1984), *Store Location and Store Assessment Research*, Chichester, Wiley.
- DAWSON, J.A. (1980), *Retail Geography*, Oxford, Croom Helm.
- DAWSON, J.A. (1982), *Commercial Distribution in Europe*, London, Palgrave Macmillan.
- DAWSON, J.A. (1983), *Shopping Centre Development*, London, Longman.
- DAWSON, J.A. y BURT, S. (1999), "Evolución del comercio minorista en Europa", *Distribución y Consumo*, 9 (43), pp. 25-45.
- DAWSON, J.A. y SHAW, S.A. (1987), *The Challenge of Edge and Out-of-Town Retailing: Seminar Proceedings*, University of Stirling, Institute for Retail Studies, Working Paper 8702.
- DE BROSSARD, M. (2000), *Historia marítima del mundo*, Barcelona, Edimat Libros.
- DE JUANA, J. y CASTRO, X. (1998), "Unha época de mutacións e permanencias", en DE JUANA, J. e CASTRO, X. (eds.), *X Xornadas de Historia de Galicia. Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 7-10.
- DE JUANA, J. y FERNÁNDEZ, M.A. (1990), "Población y emigración en la Galicia contemporánea", en DE JUANA, J. e CASTRO, X. (dirs.), *V Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 11-68.
- DE LA PUERTA, N. (1994), *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao, Autoridad Portuaria de Bilbao.
- DE TERÁN, F. (1989), "Spain", en ENGELI, C. & MATZERATH, H. (eds), *Modern Urban History in Europe, USA and Japan. A Handbook*, Oxford, Berg Publishers.
- DE TERÁN, F. (1996), "Historia urbana moderna en España. Recuento y acopio de materiales", en SAMBRICIO, C. (ed.), *La historia urbana. Revista Ayer*, nº 23, pp. 87-107.
- DE TERÁN, F. (1999), *Historia del urbanismo en España. III. Siglos XIX y XX*, Madrid, Cátedra.
- DE URGOITI, N. (1983), "Escritos y documentos", *Estudios de Historia Social*, nº 24-25.
- DEL CAMPO, S. y NAVARRO, M. (1987), *Nuevo análisis de la población española*,

- Barcelona, Ariel.
- DEL CUETO, R. (1922), *Impresiones sobre la minería en Galicia*, La Coruña.
- DEL CUETO, R. y DE IRIMO, A.M. (1910), *La minería en Galicia (Lugo y La Coruña)*, La Coruña, Leonardo Rodríguez.
- DEL RÍO, C. (1992), *La evolución de los servicios en España*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- DEL VAL, M.I. (1997), "Urban growth and royal interventionism in late medieval Castile", *Urban History*, 24 (1), pp. 129-140.
- DELGADO, C. (1995), *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Las Palmas, Universidad.
- DERHAM, M. (2001), "How green was my valley? Urban history in Latin America", *Urban History*, 28 (2), pp. 278-291.
- DERYCKE, P.H. (1971), *La economía urbana*, Madrid, I.E.A.L.
- DEU, E. (1988), "Els beneficis industrials durant la Primera Guerra Mundial: el cas de la indústria llanera de Sabadell", *Reçerques*, 20, pp. 45-60.
- DEU, E., CALVET, J., MARÍN, M. y SALA-SANAHUJA, J. (2000), *Sabadell al segle XX*, Barcelona, Eumo.
- DEWAR, D. y WATSON, V. (1990), *Urban Markets: Developing Informal Retailing*, London, Routledge.
- DICKEN, P. (1992), *Global Shift*, London, Paul Chapman, 2nd ed.
- DÍEZ CANO, L.S. (1996), "Ciudad «levítica» o ciudad diferente? En torno de la historia urbana de España", *Historia Social*, 26, pp. 63-77.
- DÍEZ NICOLÁS, J. (1966), *La concentración de la población en las capitales de provincia, 1940-1960*, Barcelona.
- DÍEZ NICOLÁS, J. (1971), "La transición demográfica en España, 1900-1960", *Revista de Estudios Sociales*, 1, pp. 89-158.
- DÍEZ NICOLÁS, J. (1972), *Especialización funcional y dominación en la España urbana*, Madrid, Fundación Juan March-Guadarrama.
- DOMÍNGUEZ, F. (1921), "Provincias marítimas de Coruña y Ferrol", en *La pesca marítima en España en 1920*, Madrid, Ministerio de Marina, tomo II, pp. 281-325.
- DONGES, J.B. (1976), *La industrialización en España. Políticas, logros, perspectivas*, Barcelona, Oikos-Tau.
- DOPICO, F. y REHER, D.S. (1998), *El declive de la mortalidad en España, 1860-1930*, Zaragoza, Asociación de Demografía Histórica.
- DRIVER, C. y DUNNE, J.P. (eds.) (1993), *Structural Change in the UK economy*, Cambridge, Cambridge University Press.
- DUBERT, I. (1999), "Domestic service and social modernization in Galicia, 1752-1920", *Continuity and Change*, 14 (2), pp. 207-226.
- DUPLESSIS, R.S. (1988), "Urban history, urbanization, and economic history", *The Journal of Economic History*, 48 (1), pp. 150-154.
- DUTT, A.K. y LEE, K.Y. (1993), "The service sector and economic growth: Some cross-section evidence", *International Review of Applied Economics*, 3 (7), pp. 311-329.
- EASTERLIN, R.A. (ed.) (1980), *Population and Economic Change in Developing Countries*, Chicago, Chicago University Press for the National Bureau of Economic Research.
- EBNER, M.H. (1981), "Urban history: Retrospect and prospect", *The Journal of American History*, 68 (1), pp. 69-84.
- EBNER, M.H. (1987), "The comparative tradition in American urban history", *Journal of Interdisciplinary History*, XVII (3), pp. 639-643.
- ECHEVARRÍA, C. (1997), "Changes in sectoral composition associated with economic growth", *International Economic Review*, 38 (2), pp. 431-52.
- EIRAS, A. (1993), "La emigración gallega a las Américas en los siglos XIX y XX. Nueva

- panorámica revisada", en EIRAS, A. (ed.), *Aportaciones al estudio de la emigración gallega. Un enfoque comarcal*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, pp. 185-215.
- EIRAS, A. y REY, O. (1992), *Los gallegos y América*, Madrid, MAPFRE.
- EIROA, F. (1997), *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia. Siglos XVIII al XX*, A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña.
- ENGEL, C. y MATZERATH, H. (eds.) (1989), *Modern Urban History Research in Europe, USA and Japan*, Oxford, Oxford University Press.
- ESCARTÍN, J.M. (2001), *La ciutat amuntegada. Indústria del calçat, desenvolupament urbà i condicions de vida en la Palma contemporània*, Palma de Mallorca, Documenta Balear.
- ESCOLANO, S. (1987), *Comercio y territorio en Aragón. Evolución y localización del comercio minorista*, Universidad de Zaragoza, tesis doctoral.
- ESCOLANO, S. (1988), *Comercio y territorio en España*, Zaragoza, Prensas Universitarias.
- ESCRIBANO, P. (1978), *El fomento del comercio interior*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- ESCUERO, A. (1986), "La minería vizcaína durante la Primera Guerra Mundial", *Revista de Historia Económica*, IV (2), p.365-388.
- ESCUERO, E. (2000), "Castromil. El primer «eje atlántico»", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 138-141.
- ESCUERO, L.A. (1997a), "Los centros comerciales de A Coruña, nuevos lugares de ocio y de compra", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 45, pp. 137-152.
- ESCUERO, L.A. (1997b), "El puerto de A Coruña: un acercamiento a su realidad espacio-económica y a su percepción", en *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*, Santiago de Compostela, A.G.E.-Universidade, vol. II, pp. 609-618.
- ESCUERO, L.A. (2000), *La imagen de A Coruña, Santiago de Compostela y Ferrol a través de la prensa: estudio de geografía de la percepción*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- ESCUERO, L.A. y PIÑEIRA, M.J. (1997), *Estructura urbana da cidade da Coruña, os barrios residenciais: o espacio obxectivo e a súa visión a través da prensa diaria*, Santiago, Idega.
- ESCUERO, L.A. y PIÑEIRA, M.J. (1999), "Los procesos de urbanización difusa y la conformación del Área Metropolitana de A Coruña", en DOMÍNGUEZ, R. (coord.), *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Málaga, Universidad de Málaga, pp. 297-307.
- ESPÁRAGO, M. (1944), "Aspecto económico de los puertos de la costa gallega", en FILGUEIRA, J., ARÍZCUN, R. y ESPÁRAGO, M., *Galicia y el mar*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 96-140.
- ESTAPÉ, F. (1971), *La Reforma Tributaria de 1845*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- ESTÉBANEZ, J. (1974), *Cuenca. Estudio Geográfico*, Madrid, Instituto de Geografía Aplicada.
- ESTRADA, F. (1931), "Turismo y turista", *Boletín Municipal de Turismo*, año II, nº 14, La Coruña, pp. 1-2.
- EVANS, A.W. (1985), *Urban Economics. An Introduction*, Oxford, Blackwell.
- FACAL, M.J. (1986), *La banca en Galicia durante la época de la Restauración: El Crédito Gallego*, Universidade de Santiago de Compostela, memoria de Licenciatura.
- FACAL, M.J. (1989), "O sistema financeiro galego da segunda metade do século XIX", *Agália. Cuatro Estudios de historia económica de Galiza, monográfico nº 2*, pp. 71-92.
- FARR, J.R. (2000), *Artisans in Europe, 1300-1914*, Cambridge, Cambridge University Press.
- FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (1998), "Cambio económico, adaptación e resistencias nos séculos XIX (dende 1870) e XX", en FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (coord.), *Historia da pesca en Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, pp. 139-206.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, E. (1996), *Gente de orden*, Zaragoza, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja.

- FERNÁNDEZ CLEMENTE, E. y FORCADELL, C. (1992), "Crecimiento económico, diversificación social y expansión urbana en Zaragoza, 1900-1930", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 433-457.
- FERNÁNDEZ CUENCA, E. (1991), *El comercio minorista en la ciudad de Alicante*, Alicante, Caja de Ahorros Provincial.
- FERNÁNDEZ DE CASTRO, I. (1973), *La fuerza de trabajo en España*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, X. (1994), "La Coruña de los Pastor y Antonio Tenreiro", en SORALUCE, J.R. et al., *El Banco Pastor de La Coruña*, A Coruña, Banco Pastor, pp. 11-102.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.I. (2000), "La industria textil en Galicia en los siglos XVIII-XX. Una visión general", en LOIS, R.C. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.I. et al. (eds.), *La industria de la moda en Galicia*, Santiago, Idega, pp. 33-53.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.I. (2002), "A economía galega, 1830-1936: Mudanzas económicas e emigración masiva", en CONSTENLA, G. y DOMÍNGUEZ, L. (eds. y coords.), *Tempos de sermos: Galicia nos séculos contemporaneos*, Vigo, Universidade de Vigo, pp. 15-38.
- FERNÁNDEZ LEICEAGA, X. (1993), *Capital estranxeiro e industrialización en Galicia*, Vigo, Xerais.
- FERNÁNDEZ LEICEAGA, X. (1998), "Poboación e crecemento económico na Galiza no século XX", en DE JUANA, J. y CASTRO, X. (eds.), *X Xornadas de Historia de Galicia. Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 123-147.
- FERNÁNDEZ LEICEAGA, X. y LÓPEZ IGLESIAS, E. (2000), *Estrutura económica de Galiza*, Santiago, Laiovento.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L.F. (1992), *Labregos con ciencia. Estado, sociedade e innovación tecnolóxica na agricultura galega, 1850-1939*, Vigo, Xerais.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L.F. (1994), "Transformaciones agràries i canvi social en la Galicia rural contemporània", *Estudis d'Història Agrària*, nº 10, pp. 5-25.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L.F. (1998), "Antonte fronte a onte: As orixes da innovación tecnolóxica na agricultura galega", en DE JUANA, J. y CASTRO, X. (eds.), *X Xornadas de Historia de Galicia. Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 27-55.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L.F. (2000), "Caracterización da agricultura galega contemporánea: entre o atraso e adaptación ao capitalismo", en FERNÁNDEZ PRIETO, L.F. (dir.), *Terra e progreso. Historia agraria da Galicia contemporánea*, Vigo, Xerais, pp. 45-60.
- FERNÁNDEZ PULPEIRO, J.C. (1991), *Apuntes para la historia de la prensa del siglo XIX en Galicia*, La Coruña, Ed. do Castro.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, C. (1987), *1886-1986, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación*, La Coruña, COCINC.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, C. (1993a), *"El Ideal Gallego". 75 años de historia (1917-1992)*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, C. (1993b), *"La Voz de Galicia". Crónica de un periódico (1882-1992)*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, C. (1996), *Historia de las Librerías Coruñesas, 1936-1996*, La Coruña, Ed. Librería Arenas.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, C. (2000), *Alzamiento y Guerra Civil en Galicia (1936-1939)*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, M.T. (2002), *La industria del curtido en la Galicia contemporánea*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.

- FONTANA, J. (1981), *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, Ariel.
- FONTANA, J. y NADAL, J. (1980), "España 1914-1970", en CIPOLLA, C.M. (ed.), *Historia económica de Europa (6). Economías contemporáneas*, Barcelona, Ariel, pp. 95-163.
- FOWLER, C. (1998), "Changes in provincial retail practice during the eighteenth century, with particular reference to central-southern England", *Business History*, 40 (4), pp. 37-54.
- FRAGA, X. (1994), *Emigración e Historia contemporánea Galiza-Cuba*, A Coruña, Asociación Socio-Pedagógica Galega.
- FRAX, E. (1981), *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.
- FRAX, E. y MADRAZO, S. (2001), "El transporte por carretera, siglos XVII-XX", *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 31-53.
- FREIRE, J. (1984), "Pasado, presente y futuro del puerto pesquero de La Coruña", *Presente y futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, vol. II, pp. 129-140.
- FREY, W.H. y SPEARE, A. (1988), *Regional and Metropolitan Growth and Decline in the United States*, New York, Russell Sage.
- FROST, L. (1995), "The urban history literature on Australia and New Zealand", *Journal of Urban History*, 22 (1), pp. 141-153.
- FUENTES QUINTANA, E. (1990), *Las Reformas Tributarias en España*, Madrid, Crítica, ed. al cuidado de Francisco Comín.
- GALLEGO MARTÍNEZ, D. (1993), "Pautas regionales de cambio técnico en el sector agrario español (1900-1930)", *Cuadernos Aragoneses de Economía*, 2, pp. 241-276.
- GALLEGO, M. y GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1975), "Análisis del desarrollo urbano de La Coruña", *Ciudad y Territorio*, nº 1-2, pp. 67-93.
- GÁMEZ, A., PÁEZ, J. y JIRONDA, F. (1997), "Municipio y construcción de viviendas: La Ciudad Jardín de Málaga", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 7ª sesión, pp. 160-179.
- GÁMIR, L. (1975), "Política de transformación de las estructuras comerciales interiores", en GÁMIR, L. et al., *Política económica de España*, Madrid, Guadiana, pp. 375-408.
- GÁMIR, L. (1976), "Diez problemas de la reforma de estructuras comerciales", *Información Comercial Española*, 510, pp. 31-40.
- GARCÍA BALLESTEROS, A. (1979), "Las estadísticas del movimiento natural de la población", *Estudios Geográficos*, 40 (156-157), pp. 509-516.
- GARCÍA BARBANCHO, A. (1967), *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid, Instituto de Estudios de Desarrollo Económico.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1972), "El proceso de acumulación de capital en el sector de la marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial: principales rasgos y problemas", *Moneda y Crédito*, 122, pp. 65-152.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1975), "Notas sobre la Banca Española en la Restauración", en GARCÍA DELGADO, J.L., *Orígenes y desarrollo del capitalismo en España. Notas críticas*, Madrid, Edicusa.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1981), "La economía española entre 1900 y 1923", en TUÑÓN, M. (dir.), *Historia de España. VIII. Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, Barcelona, Labor, pp. 407-458.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1983a), "El ciclo industrial de la economía española entre 1914 y 1922", *Estudios de Historia Social*, 24-25, pp. 7-22.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1983b), "Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922. Una reconsideración", en ANES, G., ROJO, L.A. y TEDDE, P. (ed.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, Alianza, pp. 539-560.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1984), "La industrialización española en el primer tercio del siglo

- XX", en JOVER, J.M. (ed.), *Historia de España Menéndez Pidal. Los comienzos del siglo XX. La población, la economía, la sociedad (1898-1931)*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 3-171.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1986), "Industrialización y nacionalismo económico en la España del primer tercio del siglo XX", en MARTÍNEZ VARA, T. (ed.), *Mercado y desarrollo en la España contemporánea*, Madrid, Siglo XXI, pp. 113-130.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1991), "Nacionalismo económico e intervencionismo estatal, 1900-1930", en SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (ed.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, 3ª ed., pp. 176-195.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1992), "Madrid en los decenios interseculares: la economía de una naciente capital moderna", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 405-414.
- GARCÍA DELGADO, J.L. y JIMÉNEZ, J.C. (1998), "La recuperación económica tras la pérdida de los mercados de ultramar", en LAÍN, P. y SECO, C. (eds.), *España en 1898. Las claves del Desastre*, Barcelona, Galaxia-Gutenberg, pp. 261-276.
- GARCÍA DELGADO, J.L., CABRERA, M. y COMÍN, F. (1989), *Santiago Alba. Un programa de Reforma económica en la España del primer tercio del siglo XX*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (2000), *Valladolid, de la ciudad a la aglomeración*, Barcelona, Ariel.
- GARCÍA GARCÍA, C.E. (1992a), *Clasificar para comprender: la complejidad de los servicios a través de las clasificaciones sectoriales*, Madrid, CSIC Documento de trabajo 92-07.
- GARCÍA GARCÍA, C.E. (1992b), *Los servicios en el sistema productivo*, Madrid, CSIC Documento de trabajo 92-11.
- GARCÍA GARCÍA, C.E. (1992c), *La economía de los servicios en la Comunidad de Madrid*, Madrid, Universidad Complutense, tesis doctoral.
- GARCÍA GONZÁLEZ-LLANOS, A. (1996), "El proceso de terciarización de la economía de Galicia", *Papeles de Economía Española*, nº 16, pp. 249-261.
- GARCÍA LOMBARDEO, X. (1971), "La formación de un mercado regional: Galicia 1860-1890", *Moneda y Crédito*, 119, pp. 67-88.
- GARCÍA LOMBARDEO, X. (1984), "La economía de Galicia en los siglos XIX y XX", *Papeles de Economía Española*, 20, pp. 319-333.
- GARCÍA LÓPEZ, A. (2003), *La actividad bancaria en Galicia. Desde el Catastro del Marqués de Ensenada a la Ley Cambó*, Valladolid, Lex Nova.
- GARCÍA LÓPEZ, J.R. (1987), *Los comerciantes-banqueros en el sistema bancario español. Estudio de las Casas de Banca asturianas en el siglo XIX*, Oviedo, Universidad de Oviedo.
- GARCÍA LÓPEZ, J.R. (1989), "El sistema bancario español del siglo XIX: ¿una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas", *Revista de Historia Económica*, VII (1), pp. 111-132.
- GARCÍA MÁRQUEZ, M. (1983), *Geografía urbana de Teruel*, Teruel, CSIC
- GARCÍA MARTÍNEZ, C. (1995), *Actividad comercial y espacio urbano: la organización espacial del comercio minorista en la ciudad de Albacete*, Universidad de Castilla-La Mancha, tesis doctoral.
- GARCÍA MERINO, L.V. (1987), *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Instituto Vasco de Administración Pública.
- GARCÍA MERINO, L.V. (1992), "La consolidación de Bilbao como ciudad industrial", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 97-127.
- GARCÍA MERINO, L.V. (1995), "Prólogo", en DELGADO VIÑAS, C., *Las pequeñas y*

- medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Las Palmas, Universidad, pp. 7-17.
- GARCÍA MIRA, R. (1997), *La ciudad percibida. Una psicología ambiental de los barrios de A Coruña*, A Coruña, Universidade da Coruña.
- GARCÍA PITA, P. (1981), "Los usos del suelo con fin residencial y servicios en el Área Metropolitana de La Coruña", *IV Coloquio de la AGE*, Pamplona, pp. 383-385.
- GARCÍA PITA, P. (1983), "Los criterios de tipo residencial en un área metropolitana: el ejemplo de La Coruña", en *III Coloquio Ibérico de Geografía*, Barcelona, Universidad.
- GARCÍA PITA, P. (1989), "El impacto metropolitano: A Coruña, 1970-1988", *Ciudad y Territorio*, 79 (1), pp. 73-83.
- GARCÍA RAMOS, A. (1933), "Intereses vitales del agro gallego. Las carnes y el maíz", *Vida Gallega*, año XXV, nº 549.
- GARCÍA RUIZ, J.L. (1999), "La nueva banca mixta en el Madrid de comienzos de siglo", en TEDDE DE LORCA, P. (ed.), *Economía y colonias en la España del 98*, Madrid, Síntesis y Fundación Duques de Soria, pp. 261-297.
- GARCÍA RUIZ, J.L. (2002), *Los flujos financieros regionales en la España del siglo XX: una perspectiva desde la historia bancaria*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- GARCÍA RUIZ, J.L. (2003), *Sobre ruedas: una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid Síntesis.
- GARCÍA SESTAFE, J.V. (1982), "Estadísticas del movimiento natural de la población", en *Primeras Jornadas de Estadística Española*, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, vol. II, pp. 41-51.
- GARCÍA-RAMOS, C. (1967a), "Pesca", en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizcaya, pp. 81-96.
- GARCÍA-RAMOS, C. (1967b), "La pesca en España", *Información Comercial Española*, 349, 1962, pp. 133-141.
- GARDNER, C. y SHEPPARD, J. (1989), *Consuming Passion: The Rise of Retail Culture*, London, Unwin Hyman.
- GARRIDO MOREIRA, E. (2001), *UGT-Coruña: o fogar das esperanzas*, A Coruña, Fundación Luis Tilve.
- GARRIDO, A. (2003), "Pie de foto para una colección de postales. El crecimiento urbano de A Coruña en la primera mitad del siglo XX", en *III Catálogo de la Colección de Postales. Archivo Municipal*, A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña, pp. 13-20.
- GARRUÉS, J. (1998), *Servicio público de aguas y servicio privado de producción y distribución de electricidad en Pamplona, 1893-1961*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- GELABERT, J.E. (1995), "Cities, towns and small towns in Castile 1500-1800", en CLARK, P. (ed), *Small Towns in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 271-293.
- GEMMELL, N. (1982), "Economic development and structural change: the role of the service sector", *Journal of Development Studies*, 19, pp. 37-66.
- GEMMELL, N. y WARDLEY, P. (1990), "The contribution of services to British economy, 1856-1913", *Explorations in Economic History*, 27 (3), pp. 299-321.
- GERMÁN, L. (1996), "La transformación de la ciudad de Zaragoza 1900-1936", en VV.AA., *Historia de Aragón. II. Historia Económica y Social*, Zaragoza, IFC, pp. 459-468.
- GERMÁN, L. (1999), *Especialización industrial harinera y transformaciones empresariales en Aragón (1845-1995)*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- GERSHUNY, J. (1978), *After Industrial Society?. The Emerging Self-service Economy*, London, Methuen.
- GERSHUNY, J. y MILES, I. (1983), *The New Service Economy: The Transformation of Employment in Industrial Societies*, London, Frances Pinter.

- GHOSH, A. (1990), *Retail Management*, Hinsdale, Dryden.
- GIADÁS, L.A. (1997), *La vida política municipal en La Coruña entre 1900 y 1931*, A Coruña, Ed. do Castro.
- GIADÁS, L.A. (2001), "Del Casino a las definitivas elecciones de 1931", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 81-128.
- GIL MERINO, A. (1976), "El comercio y el puerto de La Coruña durante el siglo XVI", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 12, pp. 137-178.
- GIL MERINO, A. (1981), "El puerto pesquero de La Coruña en el siglo XVI", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 17-21, pp. 185-210.
- GIRÁLDEZ, J. (1989), "Aproximación ao sector pesqueiro galego no primeiro tercio do século XX", *Agália. Quatro Estudos de historia económica de Galiza, monográfico nº 2*, pp. 7-31.
- GIRÁLDEZ, J. (1993), "El conflicto por los nuevos artes: conservacionismo o conservadurismo en la pesca gallega de comienzos del siglo XX", en GONZÁLEZ DE MOLINA, M. y MARTÍNEZ ALIER, J. (eds.), *Historia y Ecología. Revista Ayer*, nº 11, pp. 233-251.
- GIRÁLDEZ, J. (1996), *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936*, Madrid, MAPA.
- GIRÁLDEZ, J. (1997a), *De las Rías a Terranova: La expansión de la pesca gallega (1880-1950)*, Vigo, SIPSA.
- GIRÁLDEZ, J. (1997b), "A explotación dos recursos do mar", en PEREIRA-MENAUT, G. (coord.), *Galicia fai dous mil anos. O feito diferencial galego. I. Historia*, vol. 2, Santiago, Museo do Pobo Galego, pp. 235-250.
- GIRÁLDEZ, J. (2000), "La Artística-Alonart. Adaptación continua", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 212-213.
- GIRÁLDEZ, J. (2002), "Armadores de Cádiz: competir y cooperar", *Historia Agraria*, 28, pp. 91-112.
- GIULIANO, G. y SMALL, K.A. (1993), "Is the journey to work explained by urban structure?", *Urban Studies*, 30 (9), pp. 1485-1500.
- GÓMEZ CRUZ, C. (1994), *La ciutat de Tarragona a l'època de la Dictadura de Primo de Rivera: aspectes de la vida urbana*, Tarragona, Cercle d'Estudis Històrics i Socials "Guillem Oliver".
- GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. (2003), "La Sociedad Minera de Villadodríd y el ferrocarril de Puente Nuevo a Ribadeo", *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1987), "Oligopolio ed efficienza economica: il caso del cemento Portland spagnolo (1899-1935)", *Rivista di Storia Economica*, 3, pp. 440-462.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1990), "De la harina al automóvil. Un siglo de cambio económico en Castilla-León", en NADAL, J. y CARRERAS, A. (ed.), *Pautas regionales de industrialización en España*, Barcelona, Ariel, pp. 159-184.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1991), "Las obras públicas", en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (dirs.), *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 205-240.
- GÓMEZ MENDOZA, A. y LUNA RODRIGO, G. (1986), "El desarrollo urbano en España, 1860-1930", *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, IV (2), pp. 3-22.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1983), "Estructura y estrategias comerciales urbanas en España", *Ciudad y Territorio*, 55 (1), pp. 5-23.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1989), "Transportes y comunicaciones", en A. CARRERAS (coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 269-325.
- GÓMEZ, J.A. y MARTOS, R. (1928), *Legislación reguladora de la contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria: refundación y anotaciones en el texto de 22 de septiembre de 1922*, Madrid.

- GONZÁLEZ CATOYRA, A. (1990), *Biografías coruñesas*, A Coruña, Fundación Caixa Galicia.
- GONZÁLEZ CATOYRA, A. (1991), *Temas coruñeses*, A Coruña.
- GONZÁLEZ CATOYRA, A. (1994), *Cronología coruñesa, 1901-1993 (De los tranvías con tracción de sangre a la Domus o Casa del Hombre)*, A Coruña.
- GONZÁLEZ DE MOLINA, M. (2001), "Condicionamientos ambientales del crecimiento agrario español (siglos XIX y XX)", en PUJOL, J. et al., *El pozo de todos los males. Sobre el atraso en la agricultura española contemporánea*, Barcelona, Crítica, pp. 43-94.
- GONZÁLEZ ENCINAR, M^a.A. (1982), *La franja rururbana de La Coruña*, Universidad Complutense, tesis doctoral.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, M.J. (1987), *Diferenciación socioeconómica en la ciudad de León*, Universidad de León, León.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1984), "La Coruña y su perspectiva histórica pesquera", en *Presente y futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, vol. II, pp. 97-128.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1992), "El modelo de funcionamiento de la economía gallega", en GONZÁLEZ LAXE, F. (dir.), *Estructura económica de Galicia*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 19-53.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I., DE LLANO, G. y DE LLANO, P. (1999), *Análisis económico del sistema portuario gallego*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1978), "Importancia histórica y social del puerto de La Coruña en el desarrollo de la ciudad y de Galicia", en Junta de Obras del Puerto de La Coruña, *Jornadas Conmemorativas del I Centenario*, La Coruña, La Voz de Galicia, pp. 21-32.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1980), *Historia de Galicia*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1985), *Historia del puerto de La Coruña*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1987), *La Coruña puerto y puerta de la Ilustración*, La Coruña, Diputación Provincial de La Coruña.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1992), *Historia de la ciudad de La Coruña: la Edad Antigua y la Media*, La Coruña, Diputación Provincial de La Coruña.
- GONZÁLEZ MORENO, M. (1997), *Los servicios en la economía española*, Madrid, I.E.E.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (1981), *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, San Sebastián, L. Haranburu.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.) (2001), *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA.
- GONZÁLEZ PROBADOS, M. (1983), *Movemento obreiro e socialismo. A Coruña, 1931-1933*, A Coruña, Ed. do Castro.
- GONZÁLEZ, M^a.C. (2000), "Banco Pastor. Del salazón a las altas finanzas", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 94-101.
- GONZÁLEZ, S. y REDERO, M. (1990), "Los Padrones Municipales como fuente de Historia Social: Aportaciones metodológicas", *Primer Congreso de Historia Social de España*, Zaragoza.
- GONZÁLEZ, S. y REDERO, M. (1991), "La matrícula industrial como fuente histórica al estudio de la ciudad de Zamora en 1935", en *Fuentes y Métodos de la Historia Local. Actas*, Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo" (CSIC)-Diputación de Zamora-Confederación Española de Centros de Estudios Locales, pp. 443-451.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1978), "As cidades galegas", *Obradoiro*, 1, pp. 32-42.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1984), *La ciudad a través de su plano*, La Coruña, Ayuntamiento

- de La Coruña.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1999), "Los ensanches en Galicia", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXI (119-120), pp. 335-350.
- GOODALL, B. (1977), *La economía de las zonas urbanas*, Madrid, I.E.A.L.
- GOZÁLVEZ, V. (1987), "Evolución de la población", en VV.AA. (1987), *Atlas sociodemográfico de la ciudad de Alicante*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert-Diputación Provincial de Alicante, Ayuntamiento de Alicante, pp. 35-38.
- GRANDÍO, E. (1994), *La Coruña en el siglo XX*, La Coruña, Vía Láctea.
- GRANDÍO, E. (1997), "O poder local na provincia da Coruña durante a II República", en FERNÁNDEZ PRIETO, L. et al., *Poder local, elites e cambio social na Galicia no urbana (1874-1936)*, Santiago de Compostela, Universidade.
- GRANDÍO, E. (2000), *Años de Guerra. A Coruña, 1936-1939*, A Coruña, Vía Láctea.
- GRANDÍO, E. (2001), "O republicanismo coruñés na II República. Poder local e urnas", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 129-160.
- GRANDÍO, E. (2002), *Política e provincia: a Deputación da Coruña na II República*, Santiago de Compostela, Tórculo.
- GUÀRDIA, M., MONCLÚS, F.J. y OYÓN, J.L. (1994), "Un instrumento para la comparación en la historia urbana europea", en GUÀRDIA, M., MONCLÚS, F.J. y OYÓN, J.L. (eds), *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània, pp. xii-xv.
- GUÀRDIA, M., MONCLÚS, F.J. y OYÓN, J.L. (eds) (1994), *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània.
- Guía de La Coruña*, Litografía e Imprenta Roel. Oficina Municipal de Información y Turismo. 1922.
- Guía manual y consultiva de La Coruña y de su comercio e industria*, La Coruña, Imprenta Moret, 1930.
- GUIMERÁ, A. (1996), "El sistema portuario español (siglos XVI-XX): Perspectivas de investigación", en GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (eds.) (1996), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XIX y XX)*, Madrid, Ministerio de Fomento-Ente Público Puertos del Estado-CEDEX-CEHOPU-CSIC, pp. 125-142.
- GURNEY, P. (1996), *Co-operative Culture and the Politics of Consumption in England, 1870-1930*, Manchester, Manchester University Press.
- GUTIÉRREZ, H. (1984), "La transition démographique en Espagne", *Population*, 39 (1), pp. 187-189.
- GUTIÉRREZ, P. (1993), *El crecimiento de los servicios. Causas, repercusiones y políticas*, Madrid, Alianza.
- GUY, C.M. (1994), *The Retail Development Process: Location, Property and Planning*, London, Routledge.
- GUY, C.M. (1995), "Retail store development at the margin", *Journal of Retailing and Consumer Services*, 2 (1), pp. 25-32.
- GUY, C.M. (1999), "Exit strategies and sunk costs: the implications for multiple retailers", *International Journal of Retail and Distribution Management*, 27 (6), pp. 237-245.
- HARDACH, G. (1986), *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*, Barcelona, Crítica.
- HARRISON, J. (1983a), "The inter-war depression and the Spanish economy", *Journal of European Economic History*, 2, pp. 295-321.
- HARRISON, J. (1983b), "Heavy industry, the State, and economic development in the Basque Region, 1876-1936", *The Economic History Review*, XXXVI (4), pp. 535-551.
- HARRISON, J. (1988), *Historia económica de la España contemporánea*, Barcelona, Vicens-Vives, 3ª ed.
- HAYNES, B. y CLARK, P. (eds.) (1991), *Register of Urban History: Teaching, Research and*

- Publications*, University of Leicester, Centre for Urban History, Special Publication nº 1.
- HAYUTH, Y. y HILLING, D. (1992), "Technological change and sea port development", en HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (eds.), *European Port Cities in Transition*, London, Belhaven Press, pp. 40-58.
- HEINRITZ, G. (1998), "Editorial. Methods in Retail Geography", *GeoJournal*, 45(4), pp. iii-iv.
- HERNÁNDEZ ANDREU, J. (1980), *Depresión económica en España, 1925-1934*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- HERNÁNDEZ ANDREU, J. (1986), *España y la crisis de 1929*, Madrid, Espasa-Calpe.
- HERNÁNDEZ BORGE, J. (1980), "Los puertos gallegos en la emigración española a América", *Revista de la Excm. Diputación de Pontevedra*, nº 0, pp. 41-52.
- HERNÁNDEZ BORGE, J. (1989), "Consideraciones sobre la nupcialidad y las fuentes estadísticas para su estudio", en VV.AA., *Parentesco, familia y matrimonio en la historia de Galicia*, Santiago de Compostela, Ed. Tórculo, pp. 193-204.
- HERNÁNDEZ BORGE, J. (1997), "Los puertos de Vigo y La Coruña en la última fase de la emigración española a América", en *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*, Santiago de Compostela, A.G.E.-Universidade, vol. II, pp. 813-820.
- HERNÁNDEZ, T., BENNISON, D. y CORNELIUS, S. (1998), "The organisational context of retail locational planning", *GeoJournal*, 45 (4), pp. 299-308.
- HIRANO, T. (1999), "Retailing in urban Japan, 1868-1945", *Urban History*, 26 (3), pp. 373-392.
- HIRSCHORN, L. (1988), "The post-industrial economy: labour skills and the new mode of production", *The Service Industries Journal*, 8, pp. 19-38.
- HODSON, D. (1998), "The municipal store: adaptation and development in the retail markets of nineteenth-century urban Lancashire", *Business History*, 40 (4), pp. 94-114.
- HOLLANDER, S.C. (1983), "Who and what is important in retailing and marketing history", en HOLLANDER, S.C. y PAVITT, R. (eds.), *Proceedings of the First North American Workshop on Historical Research in Marketing*, East Lansing, Michigan State University.
- HOLLANDER, S.C. (1986), "A rearview mirror might help us drive forward: a call for more historical studies in retailing", *Journal of Retailing*, 62 (1), pp. 7-10.
- HOWELLS, J. (1988), *Economic, Technological and Locational Trends in European Services*, Aldershot, Ashgate.
- HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (1981), "Seaports, cities and transport systems", en HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (eds.), *Cityport Industrialization and Regional Development: Spatial Analysis and Planning Strategies*, Oxford, Pergamon, pp. 1-10.
- HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (1992), "Cities and the sea: change and development in contemporary Europe", en HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (eds.), *European Port Cities in Transition*, London, Belhaven Press, pp. 1-19.
- HOYT, H. (1941), "Economic background of cities", *Journal of Land and Public Utilities Economy*, XVII (1), pp. 185-195.
- I Congreso de Economía Gallega*, 1925, Lugo.
- Indicador comercial de La Coruña*, La Coruña, 1912.
- ILLERIS, S. (1991), "Location of services in a service society", en DANIELS, P.W. y MOULAERT, F. (eds.), *The Changing Geography of Advanced Producer Services*, London, Belhaven Press, pp. 91-107.
- INGENE, C.A. y GHOSH, A. (1991), *Spatial Analysis in Marketing: Theory, Methods and Application*, Greenwich, JAI Press.
- INNOCENTI, R. (1985), *Piccola città e piccola impresa*, Milano, Franco Angeli.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1912), *Información acerca de la jornada de trabajo de la dependencia mercantil*, Madrid.

- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1913), *Memoria general de la inspección del trabajo correspondiente al año 1911*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1914), *Resumen de las informaciones de los inspectores del trabajo acerca de las consecuencias sufridas por las industrias en España con motivo del actual estado de guerra*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1916), *Coste de la vida del obrero. Estadística de los precios de los artículos de primera necesidad en toda España, desde 1909 a 1915*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1918), *Ley de 4 de julio de 1918 reguladora de la Jornada de Dependencia Mercantil y reglamento provisional para su aplicación aprobado por Real Decreto de 16 de octubre de 1918*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1919a), *Informes de los Inspectores del Trabajo sobre la influencia de la Guerra Europea en las industrias españolas (1917-1918)*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1919b), *Memoria general de la inspección del trabajo correspondiente al año 1917*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1920), *Aplicación de la jornada máxima de ocho horas : informe de la sección, acuerdos y disposiciones correspondientes*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1921a), *Crisis industrial de las capitales de provincia. Resumen de los informes remitidos por los Inspectores del Trabajo en mayo-junio de 1921*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1921b), *Memoria general de la inspección del trabajo correspondiente al año 1919*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1923a), *Memoria general de la inspección del trabajo correspondiente al año 1921*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1923b), *Movimiento de los precios al por menor en España durante la guerra y la post-guerra, 1914-1922*, Madrid.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1964), "Duración de la jornada de distintos oficios y términos geográficos de España (marzo 1919)", *Revista de Trabajo*, 8, pp. 241-284.
- IRESO (1977), *Nuevas formas de comercio en España*, Madrid, Ministerio de Comercio-IRESO.
- IRESO (1978), *Informe sobre el comercio interior en España*, Madrid, Ministerio de Comercio-IRESO.
- ISLA, J. (1958), "Un plan de industrialización de la riqueza maderera gallega", *Revista de Economía de Galicia*, nº 1, enero-febrero.
- JACKSON, G. (1983), "The ports", en ALDCROFT, D.H. y FREEMAN, M.J. (eds.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester, Manchester University Press.
- JANSEN, H.S.J. (1996), "Wrestling with the angel: problems of definition in urban historiography", *Urban History*, 23 (3), pp. 277-299.
- JANSEN, H.S.J. (2001), *The Construction of an Urban Past. Narrative and System in Urban History*, Oxford, Berg Publications.
- JEFFREYS, J.B. (1954), *Retail Trading in Britain, 1858-1950*, Cambridge, Cambridge University Press.
- JOHNSTON, R.J. (1991), *Geography and Geographers: Anglo-American Human Geography Since 1945*, London, Edward Arnold, 4th ed.
- JONES, E. (1990), *Metropolis. Las grandes ciudades del mundo*, Madrid, Alianza.
- JONES, K.G. y SIMMONS, J. (1987), *Location, Location, Location*, Toronto, Methuen.
- JONES, K.G. y SIMMONS, J. (1990), *The Retail Environment*, London, Routledge.
- JOSLIN, D. (1963), *A Century of Banking in Latin America*, London, Oxford University Press.
- JUEGA, S. (1991), *El puerto de A Coruña: evolución económica 1962-1985*, A Coruña, Diputación Provincial.

- KASABA, R. (ed.) (1991), *Cities in the World-System*, London, Greenwood Press.
- KEEBLE, D.E. (1981), "Industrial decline, regional policy and the urban-rural manufacturing shift in the United Kingdom", *Environment and Planning*, 12 (8), pp. 945-962.
- KIRSCH, C.E. (ed.) (1997), *The Financial Services Revolution: Understanding the Changing Role of Banks, Mutual Funds, and Insurance Companies*, Chicago, Irwin.
- KIVELL, P.T. y SHAW, G. (1980), "The study of retail location", en DAWSON, J.A. (ed.), *Retail Geography*, London, Croom Helm, pp. 95-155.
- KUNITZ, S. (1983), "Speculations on the European mortality decline", *The Economic History Review*, XXXVI (3), pp. 349-364.
- LABANDEIRA, X. (1992), "Construção e reparação naval na ría de Vigo a começos do século XX (1900-1936)", *Agália*, nº 30.
- LABARTA, U. (1985), *A Galicia Mariñeira*, Vigo, Galaxia.
- LACOMBA, J.A. (1972), *Ensayos sobre el siglo XX español*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo.
- La Coruña. Guía y Almanaque para 1923*, La Coruña, Tipografía Obrera.
- LAERMANS, R. (1993), "Learning to consume: early department stores and the shaping of the modern consumer culture (1860-1914)", *Theory, Culture and Society*, 10 (4), pp. 79-102.
- LAKSHMANAN, T.R. y HANSEN, W.G. (1965), "A retail market-potential model", *Journal of the American Institute of Planners*, 31, pp. 134-143.
- LAMELA, L. (1998), *Estampas de injusticia. La Guerra Civil del 36 en A Coruña y los documentos originados por la represión*, A Coruña-Sada, Ed. do Castro.
- LANGSTON, P., CLARKE, G.P. y CLARKE, D.B. (1997), "Retail saturation, retail location, and retail competition: an analysis of British grocery retailing", *Environment and Planning A*, 29, pp. 77-104.
- LANVIN, B. (1991), "Services and new industrial strategies: What is at stake for developing countries?", en DANIELS, P.W. y MOULAERT, F. (eds.), *The Changing Geography of Advanced Producer Services*, London, Belhaven Press, pp. 197-210.
- LARRINAGA, C. (1997), "Ciudad, economía e infraestructura urbana: San Sebastián a mediados del siglo XIX", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 7ª sesión, pp. 75-80.
- LAWTON, R. y LEE, R. (eds.) (1989), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century*, Liverpool, Liverpool University Press.
- LEE, C.H. (1984), "The service sector, regional specialization and economic growth in the victorian economy", *Journal of Historical Geography*, vol. 10, pp. 139-156.
- LEE, C.H. (1996), "The service sector and economic growth", *ReFRESH*, 22, Spring.
- LEE, W.R. (1998), "The socio-economic and demographic characteristics of port cities: A typology for comparative analysis", *Urban History*, 25 (2), pp. 147-172.
- LEES, L.H. (1994), "The challenge of political change: urban history in the 1990s", *Urban History*, 21 (1), pp. 7-19.
- LEGUINA, J. (1992), *Fundamentos de demografía*, Madrid, Siglo XXI.
- LEVER, W.F. (1987), *Industrial Change in the UK*, London, Methuen.
- LEVER, W.F. (1991), "Deindustrialisation and the reality of the post-industrial city", *Urban Studies*, 28 (6), pp. 983-999.
- LEWIS, J.P. (1979), *Urban Economics: A Set Approach*, London, Edward Arnold.
- LEWIS, W.A. (1983), *Crecimiento y fluctuaciones 1870-1913*, México, Fondo de Cultura Económica.
- LILLEY, S. (1983), "El progreso tecnológico y la revolución industrial, 1700-1914", en CIPOLLA, C.M. (ed.), *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Barcelona, Ariel, pp. 195-264.

- LINDOSO, E. (1999), *Empresas y empresarios en La Coruña, 1830-1914*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- LINDOSO, E. (2003), "El registro mercantil de A Coruña: una fuente para la historia empresarial decimonónica", en MARTÍN RODRÍGUEZ, M. et al. (dirs.), *El Registro Mercantil: una fuente para la historia económica*, Granada, Universidad de Granada, pp. 31-51.
- LINDOSO, E. y MIRÁS, J. (2001), "La trayectoria de una economía urbana. A Coruña (1868-1936)", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 31-38.
- LLEDÓ, J. (1943), *La pesca nacional*, Madrid, Ediciones Pegaso.
- LLORDÉN, F. (1994), *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Gijón, Universidad de Oviedo.
- LOIS, R.C. (1993), "Problemas para a delimitación dos espacios urbanos e rurais", en *Concepcións espaciais e estratexias territoriais no Historia de Galicia*, Santiago, Asociación Galega de Historiadores, pp. 201-221.
- LOIS, R.C. (1996), "As novas formas de urbanización", en *III e IV Semanas Galegas de Historia. A Guerra en Galicia. O Rural e o Urbano na Historia de Galicia*, Santiago de Compostela, Asociación Galega de Historiadores, pp. 451-485.
- LOIS, R.C. y RODRIGUEZ, R. (1995), "Les villes moyennes á l'intérieur de la Galice", en *Colloque International Les Villes Moyennes dans l'Arc Atlantique*, Cholet (France).
- LÓPEZ FACAL, X. (1977a), *Desarticulación y dependencia industrial de Galicia*, Santiago, SODIGA.
- LÓPEZ FACAL, X. (1977b), *La expulsión de recursos financieros y el crecimiento económico de Galicia*, Santiago, SODIGA.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1953), "El abastecimiento de pescado en Madrid", *Estudios Geográficos*, 14 (50), pp. 527-594.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1983), *Los transportes urbanos en Madrid*, Madrid, CSIC.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (1999), "El impacto espacial del comercio de Lugo sobre su provincia", en DOMÍNGUEZ, R. (coord.), *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Málaga, Universidad de Málaga, pp. 111-121.
- LÓPEZ LOSA, E. (2000), *El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco (1800-1936). Una historia económica*, Universidad del País Vasco, tesis doctoral.
- LÓPEZ PRADO, A. (1966), *3 etapas en el proceso socioeconómico de La Coruña, 1900, 1930 y 1965*, A Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses.
- LÓPEZ PRADO, A. (1968), "Galicia y los problemas del subdesarrollo", en *El Banco de La Coruña. Bodas de oro 1918-1968*, La Coruña, Banco de La Coruña, pp. 137-202.
- LÓPEZ PRADO, A. (1982), "La economía y las finanzas de La Coruña", en *La Coruña al frente*, La Coruña, pp. 17-27.
- LÓPEZ PRADO, A. (1984), "La Coruña y el ahorro gallego, con algunos apuntes sobre la política monetaria y las entidades de crédito", *Presente y futuro de La Coruña*, La Coruña, Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, vol. II, pp. 279-334.
- LÓPEZ PRADO, A. (1987), "Don Pedro Barrié de la Maza, prestigioso financiero", en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, nº 24.
- LOSADA, A. (1995), *As relacións económicas entre Galicia e os países destino da emigración*, Santiago, Xunta de Galicia.
- LUENGO, F. (1990), *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*, Bilbao, Universidad del País Vasco.
- MAGÁN, J.M. (1997), *El desarrollo urbanístico de la ciudad de Albacete*, Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses.
- MAIXÉ, J.C. (dir.), VILAR, M. y LINDOSO, E. (2003), *El ahorro de los gallegos. Orígenes e*

- historia de Caixa Galicia (1876-2002)*, A Coruña, Fundación Caixa Galicia.
- MÁIZ, B. (1988), *Galicia na Segunda República e baixo o franquismo (1930-1976)*, Vigo, Galaxia.
- MÁIZ, B. (2000), *As embarcacións de pasaxe das rías galegas (1573-2000)*, Vigo, Xerais.
- MALERBE, P. (1979), "España entre la crisis de posguerra (1920-1921) y la Dictadura", *Cuadernos Económicos de I.C.E.*, nº 10.
- MALERBE, P. (1981), "La Dictadura", en TUÑÓN, M. (dir.), *Historia de España. IX. La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra (1923-1939)*, Barcelona, Labor, pp. 9-104.
- MALUQUER, J. (1987), "Salarios y renta nacional (1913-1959)", en ESPINA, A., FINA, Ll. y SÁEZ, F. (eds.), *Estudios de economía del trabajo en España. II. Salarios y política de rentas*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pp. 959-978.
- MALUQUER, J. (1989), "Precios, salarios y beneficios. La distribución funcional de la renta", en CARRERAS, A. (coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 495-532.
- MALUQUER, J. (1991), "De la crisis colonial a la Guerra Europea: Veinte años de economía española", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 62-104.
- MARIÑO, M. (1996), *A industria derivada da pesca no Concello de Porto do Son. As salgadeiras (1774-1934)*, Noia, Ed. Toxosoutos.
- MARSHALL, J.N. (1982), "Linkages between manufacturing industry and business services", *Environment and Planning A*, 14, pp. 1523-1540.
- MARTÍ-HENNEBERG, J. (1998), "El proyecto de una red integrada de ferrocarriles secundarios en Cataluña", en CAPEL, H. y LINTEAU, P.A. (coords.), *Barcelona-Montréal, desarrollo urbano comparado*, Barcelona, Universitat de Barcelona, pp. 133-152.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1983), "La crisis financiera española de 1931 y la política monetaria del primer gobierno de la República", en ANES, G., ROJO, L.A. y TEDDE, P. (eds.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, Alianza, pp. 611-648.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1984), *La política monetaria en España, 1919-1935*, Madrid, IEF.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1985a), "Déficit público y política monetaria en la Restauración, 1874-1923", en PRADOS, L. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *La Nueva Historia Económica en España*, Madrid, Tecnos, pp. 262-284.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1985b), "Desarrollo y modernización del sistema financiero, 1844-1935", en SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (ed.), *La modernización económica de España 1830-1930*, Madrid, Alianza, pp. 121-146.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1987), "Economía y política económica durante el primer bienio republicano (1931-1933)", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *La II República española. El primer bienio*, Madrid, Siglo XXI, pp. 119-134.
- MARTÍN ACEÑA, P. y PONS, M^a.A. (1995), *Estructura y rentabilidad de las empresas financieras en España, 1874-1975*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- MARTÍN LUNAS, C. (1967), "La Coruña, Polo de desarrollo", en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizaya, pp. 139-158.
- MARTÍN PALMERO, F. (1992), "El comercio y los servicios como actividad económica. Su importancia y significado", en GONZÁLEZ LAXE, F. (coord.), *Estructura económica de Galicia*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 297-330.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. (1994), "Del trapiche a la fábrica de azúcar, 1779-1904", en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española: la modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, pp. 43-95.
- MARTÍNEZ BARBEITO, C. (1959), *La Coruña*, Barcelona, Ed. Noguer, 2ª ed.
- MARTÍNEZ BARBEITO, C. (1963), "Nuestra calle de San Andrés", *La Coruña*, verano.
- MARTÍNEZ BARBEITO, C. (1968), "Perfil histórico-económico de La Coruña", en *El Banco*

- de La Coruña, *Bodas de Oro, 1918-1968*, La Coruña, Banco de La Coruña, pp. 43-70.
- MARTÍNEZ BARREIRO, E. (1981), *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (1989), "Formación y desarrollo de la industria de conservas vegetales en España, 1850-1935", *Revista de Historia Económica*, VII (3), pp. 619-649.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (1992), "Fuentes para el análisis regional de la industrialización española", *Estudis Baleàrics*, 43, pp. 27-44.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (1997), "La industrialización española y las fuentes fiscales. Una valoración regional desde la Contribución Industrial, 1856-1950", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 5ª sesión, pp. 91-98.
- MARTÍNEZ CORTIÑA, R. (1963), "Puertos de Galicia", *Información Comercial Española*, 354, pp. 141-146.
- MARTÍNEZ CUADRADO, M. (1974), *La burguesía conservadora (1874-1931)*, Madrid, Alianza.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1976), *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1989), *O Cooperativismo católico no proceso de modernización da agricultura galega, 1900-1943*, Vigo, Diputación Provincial de Pontevedra.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1991), "Antecedentes del sector lácteo gallego, 1890-1935", *Agricultura y Sociedad*, 59, pp. 9-40.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1995a), *Cooperativismo y transformaciones agrarias en Galicia (1886-1943)*, Madrid, MAPA.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1995b), "Agricultura e agrarismo no primeiro tercio do século XX", en BERAMENDI, J.G. e ROCA, M. (eds.), *Lois Peña Novo. Obra completa*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, tomo I, pp. 115-134.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1997), "El fracaso de la modernización de una industria tradicional: las tenerías gallegas, 1750-1935", *Estudis d'Història Econòmica*, vol.14, pp. 89-115.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1998), "A dinámica do cambio dende a perspectiva de demanda: o consumo de carne en Galicia, 1891-1935", en DE JUANA, J. e CASTRO, X. (eds.), *X Xornadas de Historia de Galicia. Grandes transformacións na historia contemporánea de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 57-104.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (2000a), "Perspectiva histórica da gandería galega: Da complementariedade agraria á crise da intensificación láctea", en FERNÁNDEZ PRIETO, L. (dir.), *Terra e progreso. Historia agraria da Galicia contemporánea*, Vigo, Xerais, pp. 353-381.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (2000b), "La ganadería gallega durante el primer franquismo: Crónica de un tiempo perdido, 1936-1960", *Historia Agraria*, 20, pp. 197-224.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (2001), "Administración local e dotación de servicios: a longa xénese do abastecemento de agua na Coruña", *Revista Galega de Administración Pública*, 27, pp. 111-126.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (2002), "El consumo de carne en las ciudades españolas, 1891-1935", *IX Simposio de Historia Económica*, Barcelona.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (dir.) et al. (2004), *Aguas de A Coruña: 1903-2003. Cien años al servicio de la ciudad*, Madrid, LID-EMALCSA.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. y PIÑEIRO, C. (1998), "La actividad empresarial durante el primer franquismo: La Compañía de Tranvías de La Coruña, 1936-1962", *III Encuentro de Investigadores sobre el Franquismo y la Transición Española*, Sevilla, pp. 150-164.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. y PIÑEIRO, C. (2001), "Empresas e servicios públicos: a creación dunha infraestrutura de transporte urbano, A Coruña 1876-1925", *Revista Galega de Economía*, 10 (1), pp. 1-29.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. y PIÑEIRO, C. (2003), "Nacemento e desenvolvemento dun servizo

- público esencial: O abastecemento de auga na cidade de A Coruña, 1903-1936", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, L (116), pp. 177-211.
- MARTÍNEZ MORÁS, M. (1958), *Síntesis económica de Galicia*, Vigo, Tipografía El Faro de Vigo.
- MARTÍNEZ SERRANO, J.A. y PICAZO, A.J. (2000), "La productividad en los servicios", *Información Comercial Española*, 787, pp. 127-140.
- MARTÍNEZ SERRANO, J.A. y PICAZO, A.J. (2001), "Sector Servicios", en GARCÍA DELGADO, J.L. (dir.), *Lecciones de Economía Española*, Madrid, Civitas, pp. 263-287.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1995), "La ciudad y la Historia. Nuevas perspectivas historiográficas", *Iber. Didáctica de las Ciencias Sociales, Geografía e Historia*, II (3), pp. 7-15.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L. (1978a), *Catálogo de Arquitectura Modernista. A Coruña 1900-1914*, Santiago de Compostela, C.O.A.G.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L. (1978b), "A rúa de Panaderas-San Nicolás ou a destrución do centro histórico da Coruña", *Obradoiro*, 2, pp. 39-52.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L. (2001), "Transformacións urbanísticas na Coruña (1868-1936)", en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento, pp. 13-21.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X.L. y CASABELLA, X. (1989), *Catálogo de Arquitectura. A Coruña 1890-1940*, Santiago de Compostela, C.O.A.G., 2ª ed.
- MASON, C.M. (1981), "Industrial decline in Greater Manchester 1966-1975: a component of change approach", *Urban Studies*, 17 (2), pp. 173-184.
- MASSER, I. y NIJKAMP, P. (1988), "A framework for research on transport, communications and mobility", *Environment and Planning C*, 6 (2), pp. 127-130.
- MASSÓ, G. (1967), "Industria conservera de pescados", en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizcaya, pp. 111-124.
- MATÉS, J.M. (1998), *Cambio institucional y servicios municipales. Una historia del servicio público de abastecimiento de agua*, Granada, Comares.
- MATHIAS, P. (1967), *Retailing Revolution*, London, Longman.
- MCFAIDEN, E. (1987), "Introduction", en MCFAIDEN, E. (ed.), *The Changing Face of British Retailing*, London, Newman, pp. vii-xiv.
- MCKAY, J.P. (1976), *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press.
- MEDINA, E. (1996), "División del trabajo y diferenciación social: clásicos y modernos", en VV.AA., *Sociología industrial y de la empresa*, Murcia, Diego Marín, pp. 23-29.
- MEIJIDE, A. (1984), *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- MEIJIDE, A. (1989), "Casas de baños de mar en La Coruña del siglo XIX", *La Coruña. Paraíso del Turismo*, La Coruña.
- MEIJIDE, A. (1990), "Centros de enseñanza en el siglo XIX: el Colegio Dequidt", *La Coruña. Paraíso del Turismo*, La Coruña.
- MEIJIDE, A. (1991), *Eusebio da Guarda y el Instituto de 2ª Enseñanza de La Coruña*, La Coruña, Biblioteca Gallega.
- MÉNDEZ ROMEU, J.L. (1987), "Implantación de la enseñanza graduada en La Coruña", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 23, pp. 121-140.
- METTON, A. (1986), "La transformation commerciale de l'agglomération parisienne", en *Conferencia Regional sobre Países Mediterráneos. Le Changement Commercial*, Barcelona, Societat Catalana de Geografia, pp. 155-171.
- MIKELARENA, F. (1993), "Los movimientos migratorios interprovinciales en España entre 1877 y 1930: áreas de atracción, áreas de expulsión, periodización cronológica y cuencas migratorias", *Cuadernos Aragoneses de Economía*, 2ª Época, 3 (2), pp. 213-240.

- MILLS, E.S. (1975), *Economía urbana*, México, Ed. Diana.
- MIRALBÉS, R., RODRÍGUEZ, R. y VILLARINO, M. (1984a), "La variación espacial en la localización del comercio en la ciudad de La Coruña", en *XXV Congreso Geográfico Internacional*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 221-235.
- MIRALBÉS, R., RODRÍGUEZ, R. y VILLARINO, M. (1984b), "Los procesos demográficos en la dinámica intraurbana de la ciudad de La Coruña", *Geographica*, 21-24, pp. 43-76.
- MIRANDA, J.A. (1991), *Hacia un modelo industrial. Elche, 1850-1930*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- MIRANDA, J.A. (1998), *La industria del calzado en España (1860-1959)*, Alicante, Generalitat Valenciana-Instituto de Cultura Juan Gil Albert.
- MIRÁS, J. (1997), "Aproximación al tráfico mercantil del puerto de La Coruña, 1913-1960", en *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*, Santiago de Compostela, A.G.E.-Universidade, vol. I, pp. 667-677.
- MIRÁS, J. (1999), "La evolución de la actividad empresarial en la ciudad de A Coruña, 1939-1960", en *Tiempos de silencio: Actas del IV Encuentro de Investigadores del Franquismo*, Valencia, 7 i Mig Edicions, pp. 521-529.
- MIRÁS, J. (2001), "El tranvía como vehículo de configuración urbana. La localización de la actividad económica en la ciudad de A Coruña durante la primera mitad del siglo XX", en *Actas del Segundo Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez.
- MIRÁS, J. (2002a), "La empresa «Aguas de La Coruña, S.A.». La prestación de un servicio público básico en una ciudad de tipo medio entre 1939 y 1968", *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 3 y 4, pp. 99-117.
- MIRÁS, J. (2002b), "Domestic service: tertiarization or what? Changes in the working population of a Spanish city. La Coruña, 1900-1960", en *Fourth European Social Science History Conference*, La Haya.
- MIRÁS, J. (2003a), *La actividad pesquera en el puerto de A Coruña, 1914-1960*, A Coruña, Instituto Universitario de Estudios Marítimos.
- MIRÁS, J. (2003b), "Un primeiro achegamento ao impacto do porto na vida económica urbana: A Coruña, 1914-1935", *Abalar*, nº 1, pp. 56-65.
- MIRÁS, J. (2003c), "Servizo público e grupos empresariais no abastecemento de auga á cidade da Coruña. A empresa «Aguas de La Coruña, S.A.»", *Murguía. Revista Galega de Historia*, nº 2, pp. 47-59.
- MIRÁS, J. (2003d), "Intervención y regulación del abastecimiento de agua en el franquismo: A Coruña, 1939-1975", *Revista de História Económica e Social*, nº 5, pp. 35-62.
- MIRÁS, J. (2004), "El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A Coruña (1913-1960)", *Investigaciones Geográficas*, nº 33, pp. 119-140.
- MOHL, R.A. (1983), "The new urban history: some reflection on US scholarship on the twentieth century city", *Urban History Yearbook*, pp. 19-28.
- MOHL, R.A. (1986), "New perspectives on American Urban History", *International Journal of Social Education*, 1 (1), pp. 60-97.
- MOHL, R.A. (1994), "New perspectives on American urban history", en CHUDACOFF, H.P. (ed.), *Major Problems in American Urban History. Documents and Essays*, Lexington, Mass., D.C. Heath and Company, pp. 21-32.
- MOLINA, C.A. (1985), *Historia de la prensa literaria en Galicia desde comienzos de siglo hasta la guerra civil (1900-1936)*, Madrid, Universidad Complutense, tesis doctoral.
- MOMIGLIANO, F. y SINISCALCO, D. (1980), "Terziario totale e terziario per il sistema produttivo", *Economia e politica industriale. Rassegna Trimestrale*, 25, pp. 29-69.
- MOMIGLIANO, F. y SINISCALCO, D. (1986), "Mutamenti nella struttura del sistema produttivo e integrazione fra industria e terziario", en PASINETTI, L. (ed.), *Mutamenti strutturali del sistema produttivo. Integrazione fra industria e settore terziario*,

- Bologna, Il Mulino, pp. 13-60.
- MONCLÚS, F.J. (1992), "Planning and History in Spain", *Planning Perspective*, 7 (1), pp. 101-106.
- MONCLÚS, F.J. (1993), recensión en *Historia Urbana*, nº 3, pp. 114-116.
- MONCLÚS, F.J. (1995), "Arte urbano y estudios histórico-urbanísticos. Tradiciones, ciclos y recuperaciones", *3ZU. Revista de Arquitectura*, 4, pp. 92-101.
- MORENO, A. y ESCOLANO, S. (1992), *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*, Madrid, Síntesis.
- MORENO, J. (1999), *Los empresarios harineros castellanos (1765-1913)*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- MORILLA, J. (1992), "La economía de Málaga, 1890-1930", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 323-343.
- MORO, V. (1967), "Panorama de las pesquerías", en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizaya, pp. 75-80.
- MORRILL, R. (1987), "The structure of shopping in a metropolis", *Urban Geography*, 8 (2), pp. 97-127.
- MORRIS, J. (1993), *The Political Economy of Shopkeeping in Milan 1886-1922*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MORRIS, J. (1998), "The fascist 'disciplining' of the Italian retail sector 1922-40", *Business History*, 40 (4), pp. 138-164.
- MOYA, J.C. (1990), "Aspectos macroestructurales y microsociales de la emigración española a Argentina (1850-1930)", *V Xornadas de Historia de Galicia. Galicia y América: El papel de la emigración*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 137-164.
- MUÑOZ ABELEDO, L. (2002), *Los mercados de trabajo en las industrias marítimas de Galicia. Una perspectiva histórica, 1870-1936*, Universitat de Barcelona, tesis doctoral.
- MUÑOZ, J., ROLDÁN, S. y SERRANO, A. (1978), "La involución nacionalista y la vertebración del capitalismo español", *Cuadernos Económicos de ICE*, 5, pp. 13-221.
- MUÑOZ, J. (1978), "La expansión bancaria entre 1919 y 1926: la formación de una banca nacional", *Cuadernos Económicos de ICE*, nº 6, pp. 98-161.
- MURIAS, X.S. (1992), "Relevancia de la energía y de la minería", en GONZÁLEZ LAXE, F. (dir.), *Estructura económica de Galicia*, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 189-222.
- NADAL, J. (1980), "Notas sobre la industria asturiana de 1850 a 1935", en *Historia de Asturias*, Vitoria, Ayalga, vol. IX, pp. 111-177.
- NADAL, J. (1983), "Catalunya, la fàbrica de España, 1833-1936", en *Catalunya en la España moderna*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, pp. 28-41.
- NADAL, J. (1985a), "La formació de la indústria moderna", en *Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana, 1833-1936*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, pp. 43-113.
- NADAL, J. (1985b), "Catalunya, la fàbrica d'Espanya", en *Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana, 1833-1936*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 131-135.
- NADAL, J. (1987a), *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1813-1914*, Barcelona, Ariel, 8ª ed. (1ª ed., 1975).
- NADAL, J. (1987b), "La industria fabril española en 1900. Una aproximación", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 23-61.
- NADAL, J. (1988), *La población española (siglos XVI al XX)*, Barcelona, Ariel, 3ª ed.
- NADAL, J. (1992), *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel.
- NADAL, J. (1994), "La transición del zapato manual al zapato «mecánico» en España", en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española: la*

- modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, pp. 321-339.
- NADAL, J. (dir.) et al. (2003), *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*, Barcelona, Crítica.
- NADAL, J. y CARRERAS, A. (dir. y coord.) (1990), *Pautas regionales de la industrialización española. Siglos XIX y XX*, Barcelona, Ariel.
- NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.) (1994), *La cara oculta de la industrialización española: la modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza.
- NADAL, J. y TAFUNELL, X. (1992), *Sant Martí de Provençals, Pulmó industrial de Barcelona (1847-1992)*, Barcelona, Columna.
- NADAL, J., SUDRIA, C. y CARRERAS, A. (eds.) (1987), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel.
- NÁRDIZ, C. (1995), "De cuando las mejoras del puerto derivaban en mejoras para la población. Los casos de Ferrol, Santander, La Coruña y Vigo", *O.P. Obra Pública*, 32, pp. 70-91.
- NÁRDIZ, C. y ACINAS, J.R. (1998), *El Puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- NASH, M. (1984), *Mujer, familia y trabajo en España (1875-1936)*, Madrid, Anthropos.
- NAVAJAS, F. (1984), "Proyección económica y social de la Fábrica de Tabacos de La Coruña", en *Presente y futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, vol. II, pp. 141-158.
- NAYA, J. (1968), "Cómo nació el Banco de La Coruña", en *El Banco de La Coruña. Bodas de oro 1918-1968*, La Coruña, Banco de La Coruña, pp. 13-17.
- NAYA, J. (1970), *Calles y Plazas Coruñesas*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- NAYA, J. (1981), *Resumen de la historia de La Coruña*, La Coruña, Banco de Vizcaya.
- NAYA, J. (1987), "El alumbrado público en La Coruña. Del aceite a la luz eléctrica, pasando por el gas", en *La Coruña brilla con luz propia*, La Coruña, Ayuntamiento, pp. 153-155.
- NAYA, J. (1990), "Crónica de un año: La Coruña en 1930", *La Coruña. Paraíso del Turismo*, La Coruña.
- NEIRA, J. (1947), *Cuestiones de pesca contadas por un pescador*, La Coruña.
- NELSON, R.L. (1958), *The Selection of Retail Locations*, New York, Dodge.
- NICOLAU, R. (1989), "La población", en CARRERAS, A. (coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior, pp. 49-90.
- NIELFA, G. (1983), "La distribución del comercio en Madrid en la primera década del siglo XX", *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 4, pp. 119-139.
- NIELFA, G. (1984a), "Conflictos de intereses entre los comerciantes establecidos y la venta ambulante en Madrid (1900-1930)", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XXI, pp. 469-482.
- NIELFA, G. (1984b), "Mercado y organización del trabajo en el comercio 1883-1931", *Estudios de Historia Social*, 30 (III), pp. 137-148.
- NIELFA, G. (1985), *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX. Tiendas, comerciantes y dependientes de comercio*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- NIELFA, G. (1989), "Las estructuras comerciales en Madrid, 1900-1931: el minifundismo comercial", en BAHAMONDE, A. y OTERO, L.E. (comps.), *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, Comunidad de Madrid, pp. 429-458.
- NOGUEIRA, C. (1977), *Población y desarrollo económico en Galicia*, Santiago, SODIGA.
- NOGUEIRA, C. (1980), "Evolución histórica e estructura sectorial da economía industrial", en NOGUEIRA, C., SOTO, L. e LÓPEZ FACAL, X., *O poder industrial en Galicia*, Vigo, Xerais, pp. 11-58.
- NOGUEIRA, C. (1980b), "Evolución histórica e estrutura sectorial da economía industrial", en

- DURÁN, J.A. (dir. y coord.), *Galicia. Realidade económica e conflito social*, A Coruña, Banco de Bilbao, pp. 205-234.
- NOGUEIRA, C., SOTO, L. y LÓPEZ FACAL, X. (1980), *O poder industrial en Galicia*, Vigo, Xerais.
- NOYELLE, T.J. (1985a), *New Technologies and Services: Impacts on Cities and Jobs*, Maryland, University of Maryland.
- NOYELLE, T.J. (1985b), "The shift to services, technological change and the restructuring of the system of cities in the United States", en HESP, P. y STOHR, W. (eds.), *International Economic Restructuring and the Territorial Community*, Vienna, United Nations Industrial Development Organization, pp. 239-264.
- NOYELLE, T.J. y STANBACK, T.M. (1984), *The Economic Transformation of American Cities*, Totowa, N.J., Rowman & Allanheld Publishers.
- NÚÑEZ SEIXAS, X.M. (1998), *Emigrantes, caciques e indianos. O influxo sociopolítico da emigración transoceánica en Galicia (1900-1930)*, Vigo, Xerais.
- NÚÑEZ, G. (2001), "Modernización de las ciudades españolas durante la crisis política de la Restauración", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII (128), pp. 251-273.
- NÚÑEZ, G. y CASTELLANO, M.A. (1998), *Estimación de la deuda local en España a través de la contribución de utilidades de la riqueza mobiliaria (1903-1917)*, Granada, Universidad de Granada.
- O'BRIEN, L.G. y HARRIS, F. (1991), *Retailing: Shopping, Society, Space*, London, David Fulton.
- O'FLANAGAN, P. (1996), *Xeografía histórica de Galicia*, Vigo, Xerais.
- OBELLEIRO, L. (1991), "Idade contemporánea (Século XIX)", en CARBALLO, F. *et al.*, *Historia de Galicia*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 179-222.
- OCAMPO, J. (2002), "Cambio técnico e industrialización pesquera en Asturias (1880-1930)", *Historia Agraria*, 28, pp. 69-90.
- OCAMPO, J. (2003), "Ferrocarril, mercado e industrialización en Asturias: el sector pesquero y conservero, 1880-1930", *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón.
- ODRIOZOLA, A. y BARREIRO, X.R. (1992), *Historia de la imprenta en Galicia*, La Coruña, Biblioteca Gallega.
- ORTIZ-VILLAJOS, J.M. (1997), "Tecnología y desarrollo regional en España, 1882-1935. Un estudio basado en las patentes de invención", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 9ª sesión, pp. 339-364.
- ORTIZ-VILLAJOS, J.M. (1999), "Tecnología y desarrollo regional en España, 1882-1935. Estudio basado en las patentes de invención", *Revista de Historia Económica*, XVII (1), pp. 11-50.
- OTERO DÍAZ, C. (1972), "Apariencia y realidad del desarrollo económico de Galicia", en TERCEIRO, J.B. (ed.), *Problemas y soluciones del desarrollo económico de Galicia*, Madrid, ZYX, pp. 19-38.
- OTERO PEDRAYO, R. (1926), *Síntese xeográfica de Galicia*, La Coruña, Biblioteca do Seminario de Estudos Galegos.
- OYÓN, J.L. (1993), "Spain", en RODGER, R. (ed.), *European Urban History. Prospect and Retrospect*, Leicester, Leicester University Press, pp. 37-59.
- OYÓN, J.L. (ed.) (1998), *Urbanismo, ciudad, historia (II). Vida obrera en la Barcelona de entreguerras, 1918-1936*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània.
- OZALLA, L. (1911), *Provincia de La Coruña. Memoria de valoraciones para el año 1907*, Madrid.
- PALAFIX, J. (1980a), "La crisis de los años 30: sus orígenes", *Papeles de Economía Española*, 1, pp. 30-42.
- PALAFIX, J. (1980b), "La gran depresión de los años treinta y la crisis industrial española", *Investigaciones Económicas*, 11, pp. 5-46.

- PALAFOX, J. (1986), "Comercio exterior y vía nacionalista. Algunas consideraciones", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *La crisis de la Restauración. España entre la Primera Guerra Mundial y la Segunda República*, Madrid, Siglo XXI, pp. 179-197.
- PALAFOX, J. y CUBEL, A. (1996), "El sector público durante el primer tercio del siglo XX", *Ayer*, 21, pp. 97-126.
- PALAZÓN, S. (1987), "Las repercusiones de la crisis económica de 1929 en la emigración gallega a América", *I Jornadas sobre la presencia de España en América: la aportación gallega*, Sada-A Coruña, pp. 497-507.
- PALAZÓN, S. (1991), "La política inmigratoria en los países de América del Sur: del estímulo a la restricción (1850-1980)", en EIRAS, A. (coord.), *Emigración española y portuguesa a América*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, pp. 127-136.
- PALOMARES, J.M. (1982), "As estadísticas da prensa periódica e a prensa en Galicia", *Grial. Anexo 1. Historia*, pp. 37-65.
- PALOMARES, J.M. (1986), "La condición obrera en la Coruña a finales del siglo XIX", en CASTRO, X. y DE JUANA, J. (eds.), *II Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 43-83.
- PAN-MONTOJO, J. (1994), *La bodega del mundo. La vid y el vino en España, 1800-1936*, Madrid, Alianza-MAPA.
- PAN-MONTOJO, J. (1999), "La fracasada reforma del impuesto de alcoholes en 1900", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp. 177-187.
- PAREJO, A. (2001), "Industrialización, desindustrialización y nueva industrialización de las regiones españolas (1950-2000). Un enfoque desde la Historia Económica", *Revista de Historia Industrial*, 19-20, pp. 15-75.
- PAREJO, A. y ZAMBRANA, J.F. (1994), "La modernización de la industria del aceite en España en los siglos XIX y XX", en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española: la modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, pp. 13-42.
- PARRILLA, J.A. (1985), *Historia de la ciudad de La Coruña*, Barcelona, Nono-Art.
- PARRILLA, J.A. (1995), *Casares Quiroga y La Coruña de su época, 1900-1936*, La Coruña, Ayuntamiento.
- PARRILLA, J.A. (1996), *Historia del Puerto de La Coruña*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- PARRILLA, J.A. (2000), *El gran paseo: un recorrido por la historia, las gentes y el alma de La Coruña*, A Coruña, Fistera Ediciones.
- PAVIT, K. (1991), "Changes in the composition of the service sector with economic development and the effect of urban size", *Regional Studies*, 25 (4), pp. 315-326.
- PAZ ANDRADE, V. (1963), "Perspectiva conjunta de la economía de Galicia", *Información Comercial Española*, 354, pp. 27-42.
- PAZ ANDRADE, V. (1970), *El capital como factor del desarrollo de Galicia*, La Coruña, Banco del Noroeste.
- PAZ ANDRADE, V. (1973), "El proceso de expansión de las pesquerías españolas", *Información Comercial Española*, 478, pp. 83-94.
- PEARSON, R. (1997), "British business history: a review of periodical literature for 1995", *Business History*, vol. 39 (2), pp. 1-20.
- PEARSON, T.D. (1991), "Location! Location! Location! What is location?", *The Appraisal Journal*, LIX (1), pp. 7-20.
- PEDRAJA, A. (1996), "Un sector raquítrico. La industria extremeña desde mediados del siglo XIX a 1930", en ZAPATA, S. (ed.), *La industria en una región no industrializada: Extremadura, 1750-1990*, Cáceres, Universidad de Extremadura, pp. 115-162.
- PELECHÁ, F. (1975), *La crisis industrial española y el arancel de 1922*, Barcelona,

Publicaciones de la Cátedra de Historia de España

- PENAS, M^a.V. (1987), *El área Oleiros-Sada: Un espacio de ocio en la periferia de La Coruña*, La Coruña, Diputación Provincial de La Coruña.
- PEÑA NOVO, L. (1918), "O problema agrario en Betanzos. A súa resoluzón", en *Xogos Frorales de Betanzos*, Betanzos, pp. 55-67.
- PEÑA NOVO, L. (1921), *La Mancomunidad Gallega*, Vigo.
- PEÑA NOVO, L. (1922), "O problema arancelario en Galicia", *A Nosa Terra*, nº 158, 1 de marzo.
- PEÑA NOVO, L. (1923), "A actualidade galega", *A Nosa Terra*, 15 de febrero.
- PEÑA NOVO, L. (1924), "El nuevo Partido Agrario. El problema agrario y la ciudad", *El Pueblo Gallego*, 4 de mayo de 1924.
- PEÑA NOVO, L. (1925), "Los ferrocarriles gallegos", *El Pueblo Gallego*, 19 de junio de 1925.
- PEÑA NOVO, L. (1926), *Conferencia pronunciada el 31 de octubre de 1925 en la fiesta del Día del Ahorro, organizada por la Caja de Ahorros y monte de Piedad Municipal de Vigo*, Vigo.
- PEÑA NOVO, L. (1928a), "El dinero gallego", *El Pueblo Gallego*, 18 de marzo de 1928.
- PEÑA NOVO, L. (1928b), "La importación de maíz", *El Pueblo Gallego*, 20 de octubre de 1928.
- PEÑA NOVO, L. (1928c), "Presente y porvenir económico de Galicia", *El Pueblo Gallego*, 1 de enero de 1928.
- PEÑA NOVO, L. (1929a), *Nuevas orientaciones sociales*, Vigo, El Pueblo Gallego.
- PEÑA NOVO, L. (1929b), "El dinero del emigrante", *El Pueblo Gallego*, 1 de febrero de 1929, reproducido en *Revista de Economía de Galicia*, 1959, 11-12, pág. 47-50.
- PEÑA NOVO, L. (1929c), "Opiniones. Turismo espiritual", *El Pueblo Gallego*, 28 de febrero de 1929.
- PEÑA NOVO, L. (1929d), "Opiniones. Las comunicaciones y el turismo", *El Pueblo Gallego*, 8 de octubre de 1929.
- PEÑA NOVO, L. (1929e), "Opiniones. Las autopistas", *El Pueblo Gallego*, 19 de octubre de 1929.
- PEÑA NOVO, L. (1930a), "Población y producción", *El Pueblo Gallego*, 1 de enero de 1930.
- PEÑA NOVO, L. (1930b), "El problema de la carne en Madrid. Un grave perjuicio a la ganadería gallega", *El Pueblo Gallego*, 15 de febrero de 1930.
- PEÑA SAAVEDRA, V. (1991), *Éxodo, organización comunitaria e intervención escolar. La impronta educativa de la emigración transoceánica en Galicia*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2 vols.
- PEREIRA, D. (1992a), "Introducción", en PEREIRA, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 9-22.
- PEREIRA, D. (1992b), "Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira (1870-1936)", en PEREIRA, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 151-172.
- PEREIRA, D. (1994), *A CNT na Galicia 1922-1936*, Santiago, Laiovento.
- PEREIRA, D. (1998), *Sindicalistas e rebeldes. Anacos da historia do movemento obreiro na Galicia*, Vigo, A Nosa Terra.
- PEREIRA, D. (2001), "O asociacionismo dos pescadores na Galiza de anteguerra: unha ollada de conxunto", en *VIII Semana Galega de Historia. Galicia Mare Nostrum: A importancia do mar en Galicia*, Santiago, Asociación Galega de Historiadores, pp. 347-385.
- PEREIRA, D. (2002), "Proletariado e loita de clases na Galicia de anteguerra", en CONSTENLA, G. y DOMÍNGUEZ, L. (eds. y coords.), *Tempos de sermos: Galicia nos séculos contemporáneos*, Vigo, Universidade de Vigo, pp. 123-146.
- PEREIRA, D. (coord.) (1992), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia da*

- anteguerra, Vigo, A Nosa Terra.
- PEREIRO, J.L. (1981), *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*, Santiago de Compostela, C.O.A.G.
- PÉREZ DE LOS HEROS, I. (2000), "Torres y Sáez. Tradición ferretera", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 266-267.
- PÉREZ GARCÍA, J.M. y NOREÑA, M^a.T. (1992), "Imperialismo europeo, despegue portuario y crecimiento económico en Las Palmas de Gran Canaria, 1882-1931", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 462-474.
- PÉREZ IGLESIAS, M.L. (1985), *La ciudad de Pontevedra. Evolución histórica y demográfica*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- PÉREZ IGLESIAS, M.L. y ROMANÍ, R.G. (1983), *Galicia y sus puertos. Pesca y tráfico marítimo*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- PÉREZ MOREDA, V. (1985), "La modernización demográfica, 1800-1930. Sus limitaciones y cronología", en SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (ed.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 25-62.
- PÉREZ PAÍS, M.C. (1985), *La prensa gallega durante la Segunda República*, Madrid, ANABAD.
- PÉREZ ROJOS, F.J. (1986), *Cartagena 1874-1936 (Transformación urbana y arquitectura)*, Murcia, Editora Regional de Murcia-Caja Murcia.
- PÉREZ SERRANO, J. (1991), "Demografía y urbanización en Cádiz: dos siglos de relaciones", en GOZÁLVEZ, V. (coord.), *Los procesos de urbanización: Siglos XIX y XX*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, pp. 165-174.
- PERKINS, J. y FREEDMAN, C. (1999), "Organisational form and retailing development: The department and the chain store, 1860-1940", *Service Industries Journal*, 19 (4), pp. 123-146.
- PERNA, N.S. (1987), "The shift from manufacturing to services: A concerned view", *New England Economic Review*, enero/febrero, pp. 30-38.
- PERPIÑÁ, R. (1935), "Memorandum sobre la política del carbón", reproducido en *De Economía Crítica (1930-1936)*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1982, pp. 141-302.
- PETIT, P. (1986), *Slow Growth and the Service Economy*, London, Frances Pinter.
- PHILLIPS, M. (1992), "The evolution of markets and shops in Britain", en BENSON, J. y SHAW, G. (eds.), *The Evolution of Retail Systems, c. 1800-1900*, Leicester, Leicester University Press, pp. 53-76.
- PILLET, F. (1984), *Geografía urbana de Ciudad Real (1255-1980)*, Madrid, Akal.
- PINDER, D.A. (1992), "Seaports and the European energy system", en HOYLE, B.S. y PINDER, D.A. (eds.), *European Port Cities in Transition*, London, Belhaven Press, pp. 20-39.
- PIÑEIRA, M.J. (1995), *Aproximación a la estructura urbana de la ciudad de A Coruña: los barrios residenciales*, Universidade de Santiago, memoria de licenciatura inédita.
- PIÑEIRA, M.J. et al. (1993), "Los cambios en el uso del suelo en el barrio de Las Flores (A Coruña)", *XVIII Encontros de Xóvenes Xeógrafos*, Santiago, Xunta de Galicia.
- PIÑEIRO, C. (1996a), *Análise financeira no longo prazo dunha empresa de servicios. A Compañía de Tranvías de La Coruña (1901-1963)*, Universidade da Coruña, memoria de licenciatura inédita.
- PIÑEIRO, C. (1996b), "Análise financeira no longo prazo dunha empresa de servicios. A Compañía de Tranvías de La Coruña (1901-1963)", *Revista Galega de Economía*, 5 (1), pp. 181-198.
- PIÑEIRO, C. (1997), "Las empresas concesionarias de servicios públicos en Galicia. Economía,

- financiación empresarial y electrificación de la red tranviaria coruñesa en los años veinte", *Galicia en Clave Económica*, 2, pp. 101-119.
- PIÑÓN, J.L. (1993), "Reflexiones sobre la comparación y la generalización en historia urbana", *Historia Urbana*, 2, pp. 5-20.
- PIÑÓN, J.L. (1996), "Apreciaciones sobre los márgenes de la historia urbana", en SAMBRICIO, C. (ed.) (1996), *La historia urbana. Revista Ayer*, nº 23, pp. 15-28.
- PLAZA, J. (1983), "Crecimiento demográfico de las capitales de provincia españolas en los siglos XIX y XX", en *Escritos en Homenaje del profesor Román Perpiñá Grau*, II, Valencia, Universidad de Valencia.
- PONS, J. (2002), *Las estrategias de crecimiento de las compañías de seguros en España*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- PORTO, A.S. (1986), *La Institución Libre de Enseñanza en Galicia*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- POSE, J.M. (1992), *La economía y la sociedad compostelanas a finales del siglo XIX*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- POTTER, R.B. (1982), *The Urban Retailing System: Location, Cognition and Behaviour*, Aldershot, Gower.
- POZUETA, J. et al (1985), *Santander. El puerto y su historia*, Santander, Junta del Puerto de Santander.
- PRADA, A. (1992), *Montes e industria. O circuito da madeira en Galicia*, Vigo, Fundación Caixa Galicia.
- PRADOS, L. (2000), "International comparisons of real product, 1820-1990: an alternative Data set", *Explorations In Economic History*, 37 (1), pp. 1-41.
- PRADOS, L. (2003), *El progreso económico de España, 1850-2000*, Madrid, Fundación BBVA.
- PRECEDO, A. (1987a), *Galicia: estructura del territorio y organización comarcal*, Santiago, Xunta de Galicia.
- PRECEDO, A. (1987b), "La estructura terciaria del sistema de ciudades en España", *Estudios Territoriales*, 24, pp. 53-76.
- PRECEDO, A. (1990a), *La Coruña, metrópoli regional*, La Coruña, Caixa Galicia.
- PRECEDO, A. (1990b), *La red urbana*, Madrid, Síntesis.
- PRECEDO, A. (1998), *Geografía humana de Galicia*, Barcelona, Oikos-Tau.
- PRECEDO, A. (dir.) (1991), *Orense. Centro de equilibrio*, La Coruña, Caixa Galicia.
- PRECEDO, A. (dir.) (1995), *El Area Urbana de Ferrol. La crisis de un modelo urbano*, La Coruña, Caixa Galicia.
- PRECEDO, A., RODRÍGUEZ, R. y VILLARINO, M. (1988), *Vigo, área metropolitana*, La Coruña, Caixa Galicia.
- PRO, J. (1999), "Una reevaluación de la reforma de Fernández Villaverde (1899-1900) desde la Contribución Territorial", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp. 165-175.
- PUEYO, J. (2003), "Oligopolio y competencia en la banca española del siglo XX: concentración económica y movilidad intra-industrial, 1922-1995", *Revista de Historia Económica*, XXI (1), pp. 147-198.
- PUIG, N. (1993), "La modernización de la industria del alcohol en Tarragona, Ciudad Real, Navarra y Granada (1888-1953)", *Revista de Historia Industrial*, 4, pp. 91-110.
- PUIG, N. (1994a), "Modernización y regulación. La industria alcohólica española, 1856-1953", en NADAL J. y CATALAN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española: la modernización de los sectores no líderes, siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, pp. 99-125.
- PUIG, N. (1994b), "Alcoholeros, inspectores y Hacienda Pública. El fraude en la historia alcohólica española, 1900-1936", *Hacienda Pública Española*, extraordinario 1, pp.

- 357-366.
- PUIG, N. (2003), *Bayer, Cepsa, Repsol, Puig, Schering y La Seda: constructores de la química española*, Madrid, LID.
- PUIGDOLLER, J.I. (1970), "El terciario en España", en PRADERIE, M., *Los terciarios*, Barcelona, A. Redondo Editor, pp. 142-157.
- PURVIS, M. (1992), "Co-operative retailing in Britain", en BENSON, J. y SHAW, G. (1992), *The Evolution of Retail Systems, c. 1800-1914*, Leicester, Leicester University Press, pp. 106-134.
- PURVIS, M. (1998), "Stocking the store: co-operative retailers in north-east England and systems of wholesale supply, circa 1860-77", *Business History*, 40 (4), pp. 55-78.
- PUYOL, R. (1990), *La población española*, Madrid, Síntesis.
- QUIROGA, D. (1963), "El puerto de La Coruña", *La Coruña. Paraíso del Turismo*, La Coruña.
- QUIROGA, D. (1969), "Algunhas reflexións encol da economía pesqueira galega", en *Introducción á economía galega de hoxe*, Vigo, Galaxia, pp. 55-74.
- QUIROGA, D. (1982), "La Coruña, puerto de emigrantes", *La Coruña. Paraíso del Turismo*, La Coruña.
- RACIONERO, L. (1978), *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*, Madrid, Alianza.
- RAMOS HIDALGO, A. (1987), "Zonificación urbana", en VV.AA., *Atlas sociodemográfico de la ciudad de Alicante*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert-Diputación Provincial de Alicante-Ayuntamiento de Alicante, pp. 11-22.
- RAMOS, M.D. (1991), *Burgueses y proletarios malagueños. Lucha de clases en la crisis de la Restauración (1914-1923)*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba.
- REBOLLO, A. (1987), "Grandes almacenes y almacenes populares, en CASARES, J. (comp.) *et al.*, *La economía de la distribución comercial*, Barcelona, Ariel, pp. 216-223.
- REEDER, D. (1998), "The industrial city in Britain: urban biography in the modern style", *Urban History*, 25 (3), pp. 368-378.
- REHER, D.S. (1986), "Desarrollo urbano y evolución de la población: España, 1787-1930", *Revista de Historia Económica*, IV (1), pp. 39-66.
- REHER, D.S. (1989), "Urban growth and population development in Spain, 1787-1930", en LAWTON, R. & LEE, R. (eds.), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century*, Liverpool University Press, pp. 190-219.
- REHER, D.S. (1990a), *Town and Country in pre-industrial Spain: Cuenca, 1550-1870*, Cambridge, Cambridge University Press.
- REHER, D.S. (1990b), "Urbanization and demographic behaviour in Spain, 1860-1930", en VAN DER WOUDE, A., DE VRIES, J. y HAYAMI, A. (eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press, pp. 282-299.
- REHER, D.S. (1994), "Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991", en GUÀRDIA, M., MONCLÚS, F.J. y OYÓN, J.L. (eds.), *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània, pp. 1-29.
- REIRIZ, J.M. (1996), "El automóvil en La Coruña", *La Coruña. Paraíso del Turismo*.
- REIRIZ, J.M. (1997), "La vida coruñesa en el período 1900-1930. Un veloz recorrido por el tiempo", *La Coruña. Paraíso del Turismo*.
- RENOUVIN, P. *et al.* (1995), *La Primera Guerra Mundial*, Barcelona, Oikos-Tau.
- REVENGA, E. (1980), "La transición demográfica en España", *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 10, pp. 233-240.
- RICHARDSON, H.W. (1971), *Urban Economics*, Harmondsworth: Middlesex, Penguin Books.
- RICHARDSON, H.W. (1986), *Economía regional y urbana*, Madrid, Alianza.
- RICO, E. (2000), "Montes, industria de serra e tráfico de madeira en Galicia. A provincia de Pontevedra no período 1875-1936", en FERNÁNDEZ PRIETO, L. (dir.), *Terra e*

- progreso. *Historia agraria da Galicia contemporánea*, Vigo, Xerais, pp. 405-440.
- RIVAS MORENO, F. (1916), *El problema de las subsistencias en La Coruña*, Zaragoza, Tipografía El Heraldo.
- RIVAS VILA, E. (1960), *Monografía sobre el puerto de La Coruña*, La Coruña.
- RIVERA, A. (1985), *Situación y comportamiento de la clase obrera en Vitoria (1900-1915)*, Bilbao, Universidad del País Vasco.
- ROCA, J. y UMBERT, J.A. (1990), "Economía y desarrollo industrial en Mallorca (1914-1930)", *Estudis d'Història Econòmica*, 1, pp. 93-112.
- RODGER, R. (1992), "Urban history: prospect and retrospect", *Urban History*, 19 (1), pp. 1-22.
- RODGER, R. (1993), "Theory, practice and European urban history", en RODGER, R. (ed), *European Urban History. Prospect and Retrospect*, Leicester, Leicester University Press, pp. 1-18.
- RODGER, R. (1996), *A Consolidated Bibliography of Urban History*, Brookfield, Scholar Press.
- RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1980), "El puerto de Vigo", *Estudios Geográficos*, 41 (160), pp. 237-265.
- RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1981), *El puerto de Vigo, 1900-1975. Estudio económico*, Vigo.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X. (1993), *Galicia, país de emigración*, Gijón, Archivo de Indianos.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X. (1995), *O fluxo migratorio do século XVIII ó XX*, Santiago, Xunta de Galicia.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J. (2001), "Camino ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España (1924-1936)", *Actas del Segundo Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez.
- RODRÍGUEZ LESTEGÁS, F. (1989), *Valor y usos del suelo urbano*, Santiago, Universidade.
- RODRÍGUEZ MANEIRO, M. (1982), "Importancia del periodismo coruñés", en *La Coruña al frente*, La Coruña, pp. 29-31.
- RODRÍGUEZ MANEIRO, M. (1996), *Historia de La Coruña a través de su puerto. De la noche de los tiempos a los repatriados de la Guerra de Cuba*, La Coruña, Marineda.
- RODRÍGUEZ MANEIRO, M. (2002a), "Historia del puerto (6)", *Noray*, nº 6, enero, pp. 18-19.
- RODRÍGUEZ MANEIRO, M. (2002b), "Historia del puerto (8)", *Noray*, nº 8, julio, pp. 26-28.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ-CONDE, R. (1973), "El puerto de La Coruña y la evolución de sus funciones", *Geographica*, XV (3), pp. 207-226.
- RODRÍGUEZ MORET, M. (1922), "Carta de La Coruña", *Galicia*, Vigo, p. 2.
- RODRÍGUEZ OSUNA, J. (1985), *Población y territorio en España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Espasa-Calpe.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, J.A. (1989), "A minaría do wolfrámio em Galiza (1887-1960). Umha primeira aproximação", *Agália. Quatro Estudos de historia económica de Galiza, monográfico nº 2*, pp. 49-70.
- RODRÍGUEZ REGUEIRO, M. (1973), *El comercio mayorista y minorista en el sector de la alimentación*, La Coruña, Cámara de Comercio.
- ROJO, J. (1974), "Banca y Cajas de Ahorro", en *Gran Enciclopedia Gallega*.
- ROJO, J. (1980), *El sistema financiero en Galicia: estructura y evolución (1964-1978)*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L., con la colaboración de Juan Muñoz (1973), *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Madrid, CECA, 2 vols.
- ROMÁN PORTAS, M. (1997), *Historia de La Voz de Galicia (1882-1939)*, Vigo, Universidad de Vigo.
- ROMÁN, I. (1996), "¿De campesiño a obreiro? Un intento de clasificación do campesiño periurbano", *Historia Nova IV: contribución dos xoves historiadores de Galicia*, Santiago, Asociación Galega de Historiadores, pp. 203-217.
- ROMANÍ, A. (1981), *La pesca de bajura en Galicia*, A Coruña, Ed. do Castro.

- ROMERO MASIÁ, A. (1997), *A Fábrica de Tabacos da Palloza. Produción e vida laboral na decana das fábricas coruñesas*, A Coruña, UGT.
- ROMERO, J. (1995), "Bibliografía sobre terciarización urbana, comercio y consumo", *Revista de Geografía*, XXIX (2), pp. 115-131.
- RUBIO, M. (1916), *Memoria de valoraciones para el año 1913. Provincia de La Coruña*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Antonio Marzo.
- SADAHIRO, Y. (2000), "A PDF-based analysis of the spatial structure of retailing", *GeoJournal*, 52 (3), pp. 237-252.
- SÁEZ, A. (1975), *Población y actividad económica en España*, Madrid, Siglo XXI.
- SÁEZ, F. (coord.) (1993), *Los servicios en España*, Madrid, Pirámide.
- SAGREDO, F. et al. (1976), *La Caja de Ahorros-Monte de Piedad de La Coruña y Lugo (1876-1976)*, La Coruña.
- SAHRHAGE, D. y LUNDBECK, J. (1992), *A History of Fishing*, Berlin, Springer-Verlag.
- SAMHABER, E. (1963), *Historia del comercio*, Barcelona, Zeus.
- SAN MARTÍN, C. (1984), "El presente y futuro del comercio de La Coruña", en *Presente y Futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, vol. II, pp. 233-252.
- SAN VICENTE, M. (1954), "Importancia estratégica del puerto de La Coruña en el movimiento emigratorio nacional", *Orientación Económica y Financiera*, XII, 53, pp. 10-13.
- SÁNCHEZ JIMÉNEZ, J. (1991), *La España contemporánea. II. 1875-1931*, Madrid, Istmo.
- SÁNCHEZ JIMÉNEZ, J. (1992), "Málaga, 1890-1930: Las transformaciones sociales de una ciudad en crisis", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 345-375.
- SÁNCHEZ OTERO, E. (1927), *Higiene corporal y moral de la mujer*, A Coruña, Impr. Moret.
- SÁNCHEZ RAMOS, J. (1961), "Las industrias derivadas de la pesca", *Información Comercial Española*, 337, pp. 121-135.
- SANCHÍS, M. (1999), *La ciudad de Valencia. Síntesis de Historia y de Geografía Urbana*, Valencia, Ajuntament de València.
- SANDE, R. (1966), *La Coruña económica y financiera, 1938-1965*, A Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses.
- SANTOS CASTROVIEJO, I. (1994), *Aproximación á economía social en Galicia*, Vigo, Cooperativo de Editores Galegos.
- SANTOS GAYOSO, E. (1990), *Historia de la prensa gallega, 1800-1986*, La Coruña, Ed. do Castro.
- SANTOS LEDO, M.J. (1984), "Proceso de transición demográfica y crecimiento de los principales núcleos satélites del área metropolitana de La Coruña", en *III Coloquio Ibérico de Geografía*, Barcelona, Universidad, pp. 410-414.
- SANTOS LEDO, M.J. (1986), "Algunos aspectos teórico-conceptuales en el estudio del área metropolitana de La Coruña", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 22, La Coruña, pp. 117-146.
- SANTOS LEDO, M.J. (1987), "Estudios de localización industrial. El caso de La Coruña", *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, La Coruña, 23.
- SANTOS LEDO, M.J. (1988), "A Área Metropolitana da Coruña", *Terra*, nº 3, pp. 86-96.
- SANZ, J. (1987), "La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación", en NADAL, J. y CARRERAS, A. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 237-257.
- SANZ, L.V. (1983), "En torno a la penetración de las relaciones capitalistas de producción en la pesca costera gallega", *Agricultura y Sociedad*, 28, pp. 205-221.
- SAPIR, A. (1993), "The structure of services in Europe: A conceptual framework", *European Economy*, nº 3, pp. 83-97.

- SARASÚA, C. (1983) "El servicio doméstico en el Madrid del XIX", *Historia* 16, 8 (89), pp. 19-26.
- SARGENT, A.J. (1938), *Seaports and Hinterlands*, London, Adam & Charles Black.
- SAVITT, R. (1989), "Looking back to see ahead: writing history of American retailing", *Journal of Retailing*, 65 (3), pp. 326-355.
- SCANLON, G. (1976), *La polémica feminista en la España contemporánea, 1868-1974*, Madrid, Siglo XXI.
- SCHMUCKI, B. (2003), 'The city and urban transport: a bibliographic overview', en HÅRD, M. y MISA, T.J. (eds), *The Urban Machine. Recent Literature on European Cities in the 20th Century*, pp. 97-108. www.iit.edu/~misa/toe20/urban-machine/.
- SCHNORE, L.F. (1968), "Problems in the quantitative study of urban history", en DYOS, H.J. (ed.), *The Study of Urban History*, London, E. Arnold, pp. 189-208.
- SCHOFIELD, R. y REHER, D.S. (1991), "The Decline of Mortality in Europe", en SCHOFIELD, R. REHER, D. y BIDEAU, A., *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press, pp. 1-17.
- SCHOLL, L.U. (1990), "Struggling against the odds: The German merchant marine in the inter-war period 1920-1932", en FISCHER, L.R. y NORDVIK, H.W. (eds.), *Shipping and Trade (1750-1950)*, Leuven, pp. 91-100.
- SCOTT, P. (1997), "Large scale retailing in Britain 1850-1914", *ReFRESH*, 24, Spring.
- SEQUEIROS, J.G. (1981), *Elementos para el análisis estructural de la economía gallega. Sobre el desarrollo del Capitalismo en su periferia próxima*, Universidade de Santiago de Compostela, resumen tesis doctoral.
- SEQUEIROS, J.G. (1985), "Hábitat y desarrollo urbano en Galicia, 1857-1980", en *IX Reunión de Estudios Regionales. Crisis, Autonomías y Desarrollo Regional*, Santiago de Compostela, Asociación Española de Ciencia Regional, tomo I, pp. 275-296.
- SEQUEIROS, J.G. (1986), *El desarrollo económico de Galicia. II. Industrialización y Mercado Interior*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- SERRANO, J.M. (1986), "La política arancelaria española al término de la primera guerra mundial: proteccionismo, Arancel Cambó y tratados comerciales", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *La crisis de la Restauración: España entre la Primera Guerra Mundial y la Segunda República*, Madrid, Siglo XXI, pp. 199-223.
- SHAW, G. (1992), "The study of retail development", en BENSON, J. y SHAW, G. (1992), *The Evolution of Retail Systems, c. 1800-1914*, Leicester, Leicester University Press, pp. 1-14.
- SHAW, G. y COLES, T. (1995), "European directories: a universal source for urban historians", *Urban History*, 22 (1), pp. 85-102.
- SHAW, G., ALEXANDER, A., BENSON, J. y JONES, J. (1998), "Structural and spatial trends in British retailing: the importance of firm-level studies", *Business History*, 40 (4), pp. 79-93.
- SHI, M. (comp.) (2000), "Secondary sources in Chinese urban history: A topical bibliography", *Journal of Urban History*, 27 (1), pp. 114-124.
- SIMÓN, F. (1997), *Historia económica*, Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces.
- SINDE, A.I. (1999), "El transporte de pescado en España y el problema de los vagones frigoríficos: 1890-1950", en MUÑOZ, M., SANZ, J. y VIDAL, J., *Siglo y medio de ferrocarril en España. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, pp. 771-786.
- SINDE, A.I. (2000), *Estrategias de crecimiento y formas de integración en la empresa pesquera gallega: 1900-1960*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- SINDE, A.I., DIÉGUEZ, M^a.I. y FERNÁNDEZ, M^a.T. (2002), "El proceso de difusión tecnológica en la pesca de altura del norte de España", *Historia Agraria*, 28, pp. 113-136.

- SMITH, C. (2002), "The wholesale and retail markets of London, 1660-1840", *The Economic History Review*, 55 (1), pp. 31-50.
- SMITH, J., TOWNSEND, C. y VERDIER, N. (2003), "Current bibliography of urban history", *Urban History*, 30 (3), pp. 440-488.
- SOLÀ-MORALES, M. (1974), *Las formas del crecimiento urbano*, Barcelona, UPC.
- SOLÉ, G. (1967), *La Reforma Fiscal de Villaverde, 1899-1900*, Madrid, Ed. de Derecho Financiero.
- SOLÉ, G. (1999), "La Reforma de Raimundo Fernández Villaverde", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp.21-31.
- SORRIBES, J. (1992), "La transición urbana: Método y resultados. Valencia 1874-1931", GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI, pp. 197-222.
- SORRIBES, J. (1997), *Comprendre i gestionar la ciutat: un assaig d'economia i política urbana*, València, Universitat de València.
- SOSA, F. (1997), *La gestión de los servicios públicos locales*, Madrid, Civitas, 3ª edición.
- SOUTO, X.M. (1988), *Xeografía humana*, Vigo, Galaxia.
- SOUTO, X.M. (1990), *Vigo. Cen anos de Historia urbana (1880-1980)*, Vigo, Xerais.
- SOWELL, D. (1998), "Recent perspectives on the Latin American city", *Journal of Urban History*, 24 (6), pp. 764-767.
- STANBACK, T.M. (1979), *Understanding the Service Economy*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- STOLNITZ, G.J. (1956), "A century of international mortality trends", *Population Studies*, 10, pp. 17-42.
- STOLNITZ, G.J. (1964), "The demographic transition: from high to low birth rates and death rates", en FREEDMAN, R. (ed.), *Population. The Vital Revolution*, New York, Anchor Books, Doubleday and Co., pp. 30-46.
- SUÁREZ BOSA, M. (1998), "Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de la Luz y de Las Palmas: estrategia y organización", *Parabiblos*, 11, pp. 19-33.
- SUÁREZ BOSA, M. y GONZÁLEZ, S.R. (2002), "Las empresas carboneras en los puertos de las islas atlánticas", *XIII Congress of the International Economic History Association*, Buenos Aires, 22-26 de julio de 2002.
- SUDRIÀ, C. (1983), "La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española, 1875-1920", *Revista de Historia Económica*, I (2), pp. 369-386.
- SUDRIÀ, C. (1987), "Un factor determinante: la energía", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 313-363.
- SUDRIÀ, C. (1990), "Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la Balanza de Pagos española, 1914-1920", *Revista de Historia Económica*, VIII (2), pp. 363-396.
- SUDRIÀ, C. (1997), "Redistribución de la actividad industrial en España durante la segunda revolución tecnológica (1900-1975)", *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 5ª sesión, pp. 405-420.
- TAFUNELL, X. (1997), "La sociedad española de Carburos Metálicos, S.A. Cien años de historia de una empresa química, 1897-1997", en *La sociedad española de Carburos Metálicos, S. A. Cien años de historia de una empresa química 1897-1997*, Lérida, S.E. de Carburos Metálicos, S.A.
- TAPINOS, G. (1988), *Elementos de demografía*, Madrid, Espasa-Calpe.
- TEDDE, P. (1978), "Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)", en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. II. Economía y ferrocarriles*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 9-354.
- TEDDE, P. (1984), "Banca privada y crecimiento económico en España (1840-1913)", *Papeles*

- de *Economía Española*, 20, pp. 169-184.
- TEIXIDOR, M.J. (1982), *València, la construcció d'una ciutat*, València, Institució Alfons el Magnànim-Diputació de València.
- TEMINE, E., BRODER, A. y CHASTAGNARET, G. (1982), *Historia de la España contemporánea: desde 1808 hasta nuestros días*, Barcelona, Ariel.
- TENA, A. (1985), "Una reconstrucción del comercio exterior español, 1914-1935. La rectificación de las estadísticas oficiales", *Revista de Historia Económica*, III (1), pp. 77-122.
- THISSE, J-F. (1996), "Introduction", en THISSE, J-F., BUTTON, K.J. y NIJKAMP, P. (eds.), *Location Theory*, Cheltenham, E. Elgar, vol. I, pp. xvii-xxxii.
- TILLY, C. (1996), "What good is urban history", *Journal of Urban History*, 22 (6), pp. 702-719.
- TILLY, C. y STAVE, B.M. (1998), "A Conversation with Charles Tilly: Urban History and Urban Sociology", *Journal of Urban History*, 24 (2), pp. 184-225.
- TITOS, M. (1999), "Las Cajas de Ahorros, 1853-1962", en MARTÍN ACEÑA, P. y TITOS, M. (eds.), *El sistema financiero en España. Una síntesis histórica*, Granada, Universidad de Granada, pp. 135-161.
- TITTLER, R. (1998), "Capitalism and culture: the functions of the European city", *Urban History*, 25 (2), pp. 231-236.
- TOBAL, C. (1997), "Distribución espacial del terciario portuario", en *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*, Santiago de Compostela, A.G.E.-Universidade, vol. II, pp. 701-708.
- TOBOSO, P. (2002), *Grandes almacenes y almacenes populares en España. Una visión histórica*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- TOLOSA, M^a.T. (2000), "La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la Compañía P.Y.S.B.E.", *Itsas memoria*, 3, pp. 363-382.
- TORTELLA, G. (1985), "La economía española a finales del siglo XIX y principios del siglo XX", en GARCÍA DELGADO, J.L. (ed.), *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI, pp. 133-151.
- TORTELLA, G. (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza.
- TORTELLA, G. (2000), *La revolución del siglo XX*, Madrid, Taurus.
- TORTELLA, G. y PALAFOX, J. (1983), "Banca e industria en España, 1918-1936", *Investigaciones Económicas*, 20, pp. 33-66.
- TORTELLA, G. y PALAFOX, J. (1984), "Banking and industry in Spain, 1918-1936", *Journal of European Economic History*, 13 (2), pp. 81-111.
- TORTELLA, T. (2000), *A Guide to Sources of Information on Foreign Investment in Spain 1780-1914*, Amsterdam, International Institute of Social History.
- TOURAINÉ, A. (1969), *La société post-industrielle*, Paris, Denol.
- TOWNROE, P.M. (1969), "Location choice and the individual firm", *Regional Studies*, 3, pp. 15-24.
- TRESPALACIOS, J. (1992), *Estudio del sector comercial en la ciudad de Oviedo*, Oviedo, Universidad de Oviedo, Documento de Trabajo 052/1992.
- TRINIDAD, F. (2001), *Los trabajadores gaditanos en la coyuntura de la Primera Guerra Mundial (1914-1923)*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- TROITIÑO, M.A. (1984), *Cuenca: Evolución y crisis de una vieja ciudad industrial*, Madrid, MOPU.
- TUÑÓN, M. (1978), *La España del siglo XX. La quiebra de una forma de Estado (1898-1931)*, Barcelona, Laia.
- TUÑÓN, M. (1979), "El movimiento obrero en las nacionalidades: Balance histórico", en *Primeras jornadas del movimiento obrero en las nacionalidades históricas*, Ferrol, pp. 103-141.

- TUÑÓN, M. (1981), "El despuntar del siglo XX", en TUÑÓN, M. (dir.), *Historia de España. VIII. Revolución burguesa, Oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, Barcelona, Labor, pp. 407-414.
- TUÑÓN, M. (1985), *Tres claves de la Segunda República*, Madrid, Alianza.
- TUÑÓN, M. (1986), *España: la quiebra de 1898 (Costa y Unamuno, en la crisis de fin de siglo)*, Madrid, Grupo Axel Springer, S.L.
- URIOL, J.I. (1992), *Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX, vol. II*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- VALCÁRCEL, A. (1923), "La Coruña y su puerto", en *Catálogo de La Coruña. La Coruña a través de un siglo. 1923-1924*, Vigo, Ed. P.P.K.O, pp. 56-62.
- VALCÁRCEL, M. (1987), *A prensa en Ourese e a súa provincia*, Ourense, Deputación Provincial.
- VALDALISO, J.M. (1991a), "Growth and modernization of the Spanish merchant marine, 1860-1935", *International Journal of Maritime History*, III (1), pp. 33-58.
- VALDALISO, J.M. (1991b), *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de la Administración Pública.
- VALDALISO, J.M. (1992), "La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial", *Revista de Historia Económica*, X (1), pp. 63-98.
- VALDALISO, J.M. (1996), "Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c. 1850-1935)", en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *La Empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 303-323.
- VALDALISO, J.M. (1997a), *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, Vitoria, Gobierno Vasco-Departamento de Transportes y Obras Públicas.
- VALDALISO, J.M. (1997b), "La evolución del cambio técnico en la flota mercante española en el siglo XX: tecnologías disponibles y factores condicionantes", en LÓPEZ GARCÍA y VALDALISO, J.M., *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza, pp. 305-330.
- VALDALISO, J.M.^a. (2003), "Los libros de buques del Registro Mercantil y sus posibilidades para la historia económica, 1886-1986", en MARTÍN RODRÍGUEZ, M. et al. (2003), *El registro mercantil: una fuente para la historia económica*, Granada, Universidad de Granada.
- VALDEÓN, J. (1991), "Historia medieval e historia local", en *Fuentes y métodos de la historia local*, Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, CSIC, pp. 40-46.
- VALENZUELA, M. (1973), "Los orígenes de los transportes urbanos y de cercanías de Madrid", *Estudios Geográficos*, 33 (130), pp. 95-132.
- VALERO, A. (1991), "El sistema urbano español a lo largo del siglo XX", en GOZÁLVEZ, V. (coord.), *Los procesos de urbanización: Siglos XIX y XX*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, pp. 25-36.
- VALIÑA, M. (2000), "Hijos de Rivera. Cerveza con estrella", en OJEA, F. (coord.), *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia, pp. 196-199.
- VALLEJO, R. (1999), "La Hacienda española durante la Restauración (1875-1900): ¿quietismo fiscal?", *Hacienda Pública Española. Monográfico Villaverde en Hacienda. Cien años después*, pp. 47-71.
- VARELA BOTELLA, S. (1990), *Aproximación a la formación de la ciudad en Europa*, Alicante, Eurograf.
- VARELA LAFUENTE, M.M. (1985), *Procesos de producción el sector pesquero en Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- VÁZQUEZ GARCÍA, J.A. (1985), *La cuestión hullera en Asturias (1918-1935)*, Oviedo, Instituto de Estudios Asturiano.

- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1988), "La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas", en SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (ed.), *Espanoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*, Madrid, Alianza, pp. 80-105.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1990), "Algúns aspectos do transporte de emigrantes galegos a América (1850-1930)", *V Xornadas de Historia de Galicia*, Ourense, Deputación Provincial, pp. 121-134.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1992), "Emigración e transporte de galegos hacia América, 1900-1930", en ALONSO ÁLVAREZ, L. (coord.), *Os intercambios entre Galicia e América Latina. Economía e Historia*, Santiago, Universidade, pp. 77-110.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (2000a), *La emigración gallega a América, 1830-1930*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (2000b), "El ocaso de la armaduría gallega y la emergencia de los nuevos señores del transporte emigratorio a América: los consignatarios (1847-1880)", en CAGIAO, P. (ed.), *Galicia nos contextos históricos. Sémata*, 11, pp. 235-256.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (2001), "Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: Los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939", *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.
- VÁZQUEZ VAAMONDE, M^a.C. (1996), *La metalurgia en Galicia de los siglos XVIII al XX: ferrerías, fundiciones y forjas*, Universidade de Santiago de Compostela, tesis doctoral.
- VELASCO, C.F. (2002), "Galiza na II República", en CONSTENLA, G. y DOMÍNGUEZ, L. (eds. y coords.), *Tempos de sermos. Galicia nos séculos contemporáneos*, Vigo, Universidade de Vigo, pp. 227-248.
- VELASCO, C.F. (2003), "O sindicalismo galego na II República", en BLANCO, E. et al. (eds.), *I Xornadas de Historia do Mundo do Traballo 2003*, Santiago de Compostela, Confederación Intersindical Galega, pp. 8-14.
- VICEDO, E. (ed.) (1999), *Empreses i institucions econòmiques contemporànies a les terres de Lleida, 1850-1990*, Lleida, Institut de Estudis Ilerdencs.
- VIDAL BENDITO, T. (1991), "El papel de la urbanización en la modernización demográfica de España", en GOZÁLVEZ, V. (coord.), *Los procesos de urbanización: Siglos XIX y XX*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, pp. 37-48.
- VIDAL, J. (1987), *Comerciantes y políticos. Alicante (1875-1900)*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert.
- VILA, E. (1909), *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña*, La Coruña.
- VILÀ, J. y CAPEL, H. (1970), *Campo y ciudad en la geografía española*, Madrid, Salvat.
- VILAGRASA, J. (1999), "Las ciudades pequeñas y medias en España", en DOMÍNGUEZ, R. (coord.), *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Málaga, Universidad de Málaga, pp. 17-49.
- VILAR, P. (1986), *La Guerra Civil Española*, Barcelona, Crítica, 4^a ed.
- VILELA, X.L. (1997), *La Divisa del progreso. Historia de la Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios de Casas de La Coruña (1835-1997)*, A Coruña, Ed. Império.
- VILLANUEVA, V. (1910), *Organización del cultivo y la ganadería en las regiones de pequeña propiedad del Noroeste y Norte*, La Coruña, La Voz de Galicia.
- VILLAR GRANGEL, D. (1914), "Los ferrocarriles gallegos", en *Cartas sobre Galicia*, Madrid, I.P.S.
- VILLAR PONTE, A. (1923), "Crónicas coruñesas. De supremo interés para Galicia", *Galicia*, n° 147, Vigo, p. 1.
- VILLARES, R. (1982a), *La propiedad de la tierra en Galicia: 1500-1936*, Madrid, Siglo XXI.
- VILLARES, R. (1982b), "Edad contemporánea", en VV.AA., *Historia de Galicia*, La Coruña, Caja de Ahorros de Galicia, pp. 225-299.
- VILLARES, R. (1984), "El indiano gallego. Mito y realidad de sus remeses de dinero",

- Indianos. Monografía de los Cuadernos del Norte*, nº 2, pp. 29-34.
- VILLARES, R. (1991), *Historia de Galicia*, Madrid, Alianza.
- VILLARES, R. (1992), "As remesas de diñeiro dos emigrantes", en *Galicia e América. Cinco séculos de Historia*, Santiago, Consello de Cultura Galega, pp. 254-255.
- VILLARES, R. (1996a), *Historia da emigración galega a América*, Santiago, Xunta de Galicia.
- VILLARES, R. (1996b), "La historiografía gallega actual", en AGIRREAZKUENAGA, J. y URQUIJO, M. (eds.), *Perspectivas de historia local: Galicia y Portugal*, Bilbao, Universidad del País Vasco, pp. 11-26.
- VILLARES, R. (1996c), "Idade contemporánea", en VV.AA., *Nova Historia de Galicia*, A Coruña, Ed. Tambre, pp. 353-447.
- VILLARES, R. (1998), *Historia de Galicia*, Vigo, Obradoiro.
- VILLARES, R. (2000), "A agricultura galega, 1870-1930. Unha época de grandes transformacións", en FERNÁNDEZ PRIETO, L. (dir.), *Terra e progreso. Historia agraria da Galicia contemporánea*, Vigo, Xerais, pp. 61-82.
- VILLARES, R. y FERNÁNDEZ, M. (1996), *Historia da emigración galega a América*, Santiago, Xunta de Galicia.
- VILLARINO, M. (1982), *Red y jerarquía urbanas en la provincia de La Coruña*, Universidade de Santiago de Compostela, resumen tesis doctoral.
- VILLARINO, M. et al. (1988), "Las transformaciones del espacio social en el crecimiento reciente de la ciudad de La Coruña", en VILLARES, R. (coord.), *La ciudad y el mundo urbano en la Historia de Galicia*, Santiago, Universidade.
- VILLARINO, M. y RODRÍGUEZ, R. (1981), "Dinámica demográfica y terciaria en los asentamientos de la provincia de La Coruña", en *VII Coloquio de Geografía*, Pamplona, Tomo II, pp. 461-468.
- VINK, N.J. (1992), "Historical perspective in marketing management: explicating experience", *Journal of Marketing Management*, 8 (3), pp. 219-237.
- VINUESA, J. (1988), "El estudio de la población activa", en VINUESA, J. et al., *El estudio de la población*, Madrid, I.N.A.P., pp. 93-111.
- VIRUELA, R. (1995), "Expansión y crisis de la actividad pesquera valenciana en el siglo XIX", *Investigaciones Geográficas*, 13, pp. 117-133.
- WALLERSTEIN, I. (1979), *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo en el siglo XVI*, Madrid, Siglo XXI.
- WALTER, R.J. (1990), "Recent works on Latin American urban history", *Journal of Urban History*, 16 (2), pp. 205-214.
- WALTON, J.K. (1988), "English urban history", *Journal of Urban History*, 15 (1), pp. 69-86.
- WALTON, J.K. (2002), "Planning and seaside tourism: San Sebastian, 1863-1936", *Planning Perspectives*, 17, pp. 1-20.
- WALTON, J.K. (2003), "Current trends in nineteenth and twentieth-century Spanish urban history", *Urban History*, 30 (2), pp. 251-265.
- WARNES, A.M. y DANIELS, P.W. (1980), "Urban retail distributions: an appraisal of the empirical foundations of retail geography", *Geoforum*, 11, pp. 133-146.
- WEST, N. (1989), "Urban waterfront developments: a geographic problem in search of a model", *Geoforum*, 20 (4), pp. 459-468.
- WILBER, S.C. (2002a), "The service sector and long-run economic growth", Georgetown University, working paper, May.
- WILBER, S.C. (2002b), "Are services bad for growth?. Evidence from a panel of OECD economies", Georgetown University, working paper, July.
- WILLIAMS, D.M. (2002), "Recent trends in maritime and port history", en LOYEN, R., BUYST, E. y DEVOS, G. (eds.), *Struggling for Leadership. Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000: Proceedings of the International Conference on Comparative Antwerp-Rotterdam Port History Held at Antwerp*, Heidelberg, Physica-Verlag Rudolf

- Liebing GmbH & Co., pp. 1-16.
- WILLIAMSON, H.F. (1967), "The location of economic activities in cities", *American Economic Review*, 57, pp. 211-222.
- WILLIAMSON, J.G. (1982), "Was the Industrial Revolution worth it? Disamenities and death in 19th century British towns", *Explorations in Economic History*, 19 (3), pp. 221-245.
- WILLIAMSON, J.G. (1995), "Migrations and city growth during Industrial Revolutions", en GIERSCHE, H. (ed.), *Urban Agglomeration and Economic Growth*, Berlin-Heidelberg, Springer-Verlag, pp. 78-104.
- WRIGLEY, E.A. (1989), "Dos tipos de capitalismo, dos tipos de crecimiento", *Estudis d'Història Econòmica*, 1, pp. 89-109.
- WRIGLEY, N. (ed.) (1988), *Store Choice, Store Location and Market Analysis*, London, Routledge.
- ZAMBRANA, J.F. (1987), *Crisis y modernización del olivar español, 1870-1930*, Madrid, MAPA.
- ZAPATA, S. (ed.) (1996), *La industria en una región no industrializada: Extremadura, 1750-1990*, Cáceres, Universidad de Extremadura.

